ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ Αρ. Φύλλου 128

3 Ιουλίου 2008

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Αριθμ. 6876/4871

Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

α) Τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 3 του ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α΄/7.10.1999).

β) Τα επικυρωμένα πρακτικά της ΡΟΒ΄/24ης Ιουνίου 2008 συνεδρίασης της Ολομέλειας της Βουλής, όπου είναι καταχωρημένο το κείμενο του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, όπως τελικά διαμορφώθηκε από τη Βουλή.

ΒΕΒΑΙΩΝΟΥΜΕ

Ότι η Ολομέλεια της Βουλής συζήτησε και ενέκρινε, σύμφωνα με τις διατάξεις: α) του άρθρου 79 παρ. 8 του Συντάγματος και β) του ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α΄/7.10.1999), στις συνεδριάσεις της ΡΟΑ΄/23.6.2008 και ΡΟΒ΄/24.6.2008 το «Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης», που υποβλήθηκε από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Πρόεδρο της Επιτροπής Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης.

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Αριθμ. 6877/4872

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από τα επίσημα Πρακτικά της ΡΟΒ΄, 24 Ιουνίου 2008, Συνεδρίασης της Ολομέλειας της Βουλής, στην οποία εγκρίθηκε το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, που έχει ως εξής:

ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης

Ι. Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του ν. 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 207/Α΄).

2. Το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013 (ΥΠ.ΟΙ.Ο., Ιανουάριος 2007).

3. Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Αγροτικής Ανάπτυξης 2007-2013.

4. Το Επικαιροποιημένο Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης 2006-2009 (ΥΠ.ΟΙ.Ο., Δεκέμβριος 2006).

5. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας 2007-2013.

6. Το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση 2005-2008 (ΥΠ.ΟΙ.Ο., Οκτώβριος 2005).

7. Τη μελέτη εκπόνησης του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

8. Την εισήγηση της Διεύθυνσης Χωροταξίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στην από 8.11.2007 Συνεδρία του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

9. Την υπ' αριθμ. 1/13.12.2007 γνωμοδότηση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

ΙΙ. Λαμβάνοντας υπόψη τις βασικές ευρωπαϊκές χωρικές διαπιστώσεις και κατευθύνσεις που περιλαμβάνονται στα ακόλουθα κείμενα:

1. «Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (Σ.Α.Κ.Χ.)», που υιοθετήθηκε την 11η Μαΐου 1999 στο (άτυπο) Συμβούλιο Υπουργών Χωροταξίας στο Πότσνταμ της Γερμανίας.

2. «Κατευθυντήριες Αρχές για τη Βιώσιμη Χωρική Ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής ηπείρου», που εγκρίθηκαν στη 12η Σύνοδο των Υπουργών Χωροταξίας του Συμβουλίου της Ευρώπης (CEMAT) στις 7-8 Σεπτεμβρίου 2000 στο Ανόβερο της Γερμανίας.

3. Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2002, σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών (ΕΕ L 148 της 6.6.2002, σ. 24).

4. Ανακοίνωση προς το Εαρινό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο «Συνεργασία για την οικονομική μεγέθυνση και την απασχόληση – Νέο ξεκίνημα για τη στρατηγική της Λισσαβώνας». COM (2005) 24 της 2.2.2005.

5. «Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον» COM (2005) 718 τελικό.

6. «Αναθεωρημένη Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αειφόρο Ανάπτυξη», η οποία εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 15-16 Ιουνίου 2006.

7. Απόφαση 2006/702/ΕΚ του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 2006, για τις «Στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας για τη συνοχή» (Ε.Ε. L 291 της 21.10.2006, σ. 11).

8. Συμπεράσματα των μελετών του Ευρωπαϊκού Δικτύου Χωροταξικής Παρατήρησης (ESPON) και ειδικότερα: (α) του θεματικού προγράμματος «ESPON 3.3. Η χωρική διάσταση των διαδικασιών της Λισσαβώνας και του Γκέτεμποργκ» (Τελική έκθεση, Δεκ. 2006) και (β) του θεματικού προγράμματος «ESPON 3.2. Χωρικά Σενάρια σε συνάρτηση με το Σ.Α.Κ.Χ. και την Κοινοτική Πολιτική Συνοχής» (Τελική έκθεση, Οκτ. 2006).

9. «Εδαφική Ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προς μία πιο ανταγωνιστική και βιώσιμη Ευρώπη με τις περιφερειακές της διαφορετικότητες» και «Χάρτα της Λειψίας για Βιώσιμες Ευρωπαϊκές πόλεις», που υιοθετήθηκαν στην (άτυπη) σύνοδο των Υπουργών για την Αστική Ανάπτυξη και την Εδαφική Συνοχή η οποία πραγματοποιήθηκε στη Λειψία της Γερμανίας, στις 24-25 Μαΐου 2007.

ΙΙΙ. Εκτιμώντας ιδίως τα ακόλουθα σε ό,τι αφορά την Ελλάδα:

Α. Ως προς τον ευρύτερο χώρο στον οποίο εντάσσεται η Ελλάδα

1. Η Ελλάδα βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από τα μεγάλα οικονομικά κέντρα και τις αγορές της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης. Με την προς ανατολάς διεύρυνση, όμως, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την οποία η Ελλάδα έχει πλέον χερσαία σύνορα, ενισχύεται η γεωπολιτική θέση της χώρας.

2. Η γεωγραφική θέση της χώρας παρέχει πλεονεκτήματα συνεργασίας στους τομείς της οικονομίας, των μεταφορών, της ενέργειας κ.ά. με τις χώρες της ευρύτερης περιοχής (Βαλκάνια, Παρευξείνιες Χώρες - Ρωσία, Μέση Ανατολή). Παρά την ύπαρξη προβλημάτων και εντάσεων σε ορισμένες χώρες της περιοχής, οι γενικότερες εξελίξεις ευνοούν τις συνεργασίες και υπόσχονται ευνοϊκότερες συνθήκες στο μέλλον.

3. Η ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε. και η προβλεπόμενη επέκταση των δράσεων της Ένωσης και σε άλλες χώρες της περιοχής βελτιώνουν ακόμη περισσότερο τις συνεργασίες της Ελλάδας με τις χώρες του αμέσου γεωγραφικού της περίγυρου.

4. Οι πολιτικές της Ε.Ε. για τη συνοχή, την ανάπτυξη και την απασχόληση, όπως εξυπηρετούνται σήμερα από τους τρεις στόχους των Διαρθρωτικών Ταμείων, τη «Σύγκλιση», την «Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση» και την «Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία», θέτουν νέες προκλήσεις στην αναπτυξιακή και, κατ' επέκταση, και στη χωροταξική πολιτική της χώρας μας.

5. Η θέση της Ελλάδας σε σχέση με τους άξονες των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών σε συνδυασμό με τη μεγάλη ειδίκευσή της στη διεθνή ναυτιλία, της παρέχουν τη δυνατότητα να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο ως διαμετακομιστικό κέντρο εμπορευματικών μεταφορών, ιδίως εν όψει του γεγονότος ότι το μεταφορικό έργο θα αυξάνει λόγω της παγκοσμιοποίησης και της ραγδαίας αύξησης των εξαγωγών των ασιατικών χωρών προς την Ευρώπη και αλλού. Η συνεχής αύξηση των διεθνών τουριστικών μετακινήσεων σε σταθερή βάση, το άνοιγμα νέων τουριστικών αγορών στην Ασία με μεγάλα πληθυσμιακά μεγέθη και η πύκνωση των διεθνών μεταφορών συνθέτουν ένα ευνοϊκό πλαίσιο για τη δυναμική ανάπτυξη του ελληνικού τουριστικού τομέα. Για όλα τα παραπάνω, προϋπόθεση είναι η δημιουργία στη χώρα μας των αναγκαίων υποδομών σε λιμάνια, αεροδρόμια και μεγάλους οδικούς άξονες.

Β. Ως προς τη φυσιογνωμία της χώρας, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες της:

Β1. Δημογραφία και απασχόληση

1. Η δημογραφική στασιμότητα των τελευταίων ετών, που αναμένεται να συνεχιστεί (Μέσος εκτιμώμενος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 0,3 %. για την περίοδο 2004 - 2020) παρά τη συνεχιζόμενη μεταναστευτική εισροή, έχει οδηγήσει στη γήρανση του πληθυσμού, η οποία είναι εντονότερη σε περιοχές που παρουσιάζουν εσωτερική μετανάστευση και χαμηλά ποσοστά γεννητικότητας. Το γεγονός αυτό δημιουργεί έντονα προβλήματα στην απασχόληση και στην αναπτυξιακή πορεία της χώρας, στο σύστημα της κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και στα συστήματα υγείας και κοινωνικής προστασίας. Τα προβλήματα αυτά είναι οξύτερα σε περιφέρειες με υψηλά ποσοστά πληθυσμού μεγάλων ηλικιών.

2. Η ανεργία - ιδιαίτερα στις νέες ηλικίες - παραμένει υψηλή, παρά την πρόσφατη σημαντική μείωση. Συνδυάζεται όμως και με την αναντιστοιχία της προσφοράς και της ζήτησης στην αγορά εργασίας για συγκεκριμένες ασχολίες. Το 80% των ανέργων βρίσκεται στις αστικές περιοχές, κυρίως στις Περιφέρειες της Αττικής και της Κεντρικής Μακεδονίας, όπου σημειώνονται και τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας των νέων.

Το γεγονός αυτό οξύνει τα κοινωνικά προβλήματα από την αυξανόμενη διόγκωση των αστικών κέντρων και αυξάνει την πίεση στις αστικές υποδομές, στις υποδομές υγείας και κοινωνικής προστασίας και στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον.

3. Η επιδιωκόμενη μείωση της ανεργίας, η απορρόφηση του εργατικού δυναμικού που εγκαταλείπει τη γεωργία (περίπου 100.000 μέχρι το 2020) και η εξασφάλιση απασχόλησης σε όσους ζητούν εργασία για πρώτη φορά, απαιτούν τη δημιουργία 500.000 - 600.000 νέων θέσεων απασχόλησης μέχρι το 2020. Είναι χρέος της οικονομικής και της χωροταξικής πολιτικής να συμβάλουν στη δημιουργία των θέσεων αυτών, κατά τρόπο που να εξασφαλίζει την ορθολογικότερη κατανομή τους κατά οικονομική δραστηριότητα και περιοχή, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της ισόρροπης ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Β2. Οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη

1. Διαπιστώνεται σταδιακή βελτίωση όλων σχεδόν των οικονομικών δεικτών και στοιχείων (ΑΕΠ, δημόσιο χρέος, ανταγωνιστικότητα, επιχειρηματικότητα, ξένες άμεσες επενδύσεις κ.ά.), τα οποία συνθέτουν την οικονομική ταυτότητα της χώρας. Σημαντική για την οικονομική ανάπτυξη αποδεικνύεται η ενεργοποίηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

2. Οι αλλαγές στη διάρθρωση της οικονομίας συνεχίζονται, με την περαιτέρω μείωση της συμβολής της γεωργίας στο ΑΕΠ και στην απασχόληση. Η μείωση αυτή μπορεί να ερμηνευθεί, πάντως, ως ένδειξη ανάπτυξης του συνόλου της οικονομίας παρά ως αδυναμία του πρωτογενούς τομέα, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τη σημαντική συμβολή της γεωργίας στην περιφερειακή ανάπτυξη. Υπογραμμίζεται εξάλλου ότι η γεωρ-

γία συμβάλλει καθοριστικά, ως κύρια ή δευτερεύουσα πηγή, στο εισόδημα σημαντικού αριθμού νοικοκυριών της χώρας.

3. Η συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα στο ΑΕΠ μένει περίπου αμετάβλητη, παρά τη μείωση σε πολλούς κλάδους της μεταποίησης. Αντίθετα, ο ρόλος του τριτογενούς τομέα αυξάνει συνεχώς αφού σήμερα συμμετέχει κατά 82% στο ΑΕΠ, με τάση περαιτέρω αύξησης. Στην εξέλιξη αυτή έχει συμβάλει καθοριστικά η ανάπτυξη του τουρισμού, των μεταφορών, των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών κ.ά.. Πρόβλημα συνιστά η παραοικονομία και η διόγκωση του δημόσιου τομέα που υποκρύπτει υποαπασχόληση και κρυμμένη ανεργία.

4. Παρά τη γενική βελτίωση του επιπέδου ανάπτυξης στη χώρα, εξακολουθούν να υπάρχουν διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές διαφορές στο επίπεδο του εισοδήματος και της ευημερίας, όπως άλλωστε συμβαίνει στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε.. Σημαντική βελτίωση παρατηρήθηκε στις περιφέρειες με αξιόλογη τουριστική ανάπτυξη (Κρήτη, Νησιά Αιγαίου, Νησιά Ιονίου κ.ά.), ενώ συγκριτικά μειονεκτούν περιφέρειες όπως η Ήπειρος, η Δυτική Μακεδονία και η Θράκη. Το γεγονός της διάθεσης του 80% των πόρων του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007-2013 στην περιφέρεια θέτει νέες προοπτικές στην πολιτική για την περιφερειακή ανάπτυξη και τη χωροταξία.

5. Οι περισσότερες από τις Περιφέρειες υστερούν σε επιχειρηματικότητα και οι σημαντικότεροι λόγοι είναι:

- η έλλειψη υποδομών,
- οι διοικητικές δυσχέρειες,
- η τροφοδότηση σημαντικού μέρους της ανάπτυξής τους με δράσεις που κατευθύνονται από επιχειρήσεις που εδρεύουν στο κέντρο και
- η περιορισμένη ικανότητα καινοτομίας των επιχειρήσεων.

Οι λόγοι αυτοί έχουν ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση επιχειρήσεων σε ορισμένες περιφέρειες και πόλεις, προσδιορίζοντας και την αναπτυξιακή πορεία των υπολοίπων.

6. Οι πολιτικές για την περιφερειακή ανάπτυξη και τη χωροταξία, για να είναι αποτελεσματικές, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τα διαφορετικά διαρθρωτικά προβλήματα των περιφερειών και τις πιθανές μεταβολές στο μέλλον. Για το λόγο αυτόν η χωροταξία και η περιφερειακή πολιτική πρέπει να διαθέτουν ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις νέες συνθήκες. Τέτοια διαρθρωτικά προβλήματα είναι έντονα σε περιφέρειες που απώλεσαν ή θα απολέσουν σημαντικούς κλάδους παραγωγής, λόγω μειωμένης ανταγωνιστικότητας, όπως η κλωστοϋφαντουργία, η παραγωγή ενδυμάτων, η καλλιέργεια και η επεξεργασία βάμβακος, καπνού και ζαχαρότευτλων στη Θεσσαλία, τη Μακεδονία και τη Θράκη κ.ά..

Β3. Περιβάλλον και Φυσικοί Πόροι

1. Η Ελλάδα βρίσκεται σε προνομιούχο θέση σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, λόγω της ποικιλομορφίας και της αισθητικής των τοπίων, της μεγάλης ποικιλίας βιοτόπων, της σχετικά καλής κατάστασης των φυσικών της πόρων (νερό, έδαφος, υπέδαφος), καθώς και του πλούτου και της έκτασης της πολιτιστικής της κληρονομιάς. Η ποιότητα περιβάλλοντος είναι εν γένει καλή σε επίπεδο χώρας, ενώ τα περιβαλλοντικά προβλήματα που παρατηρούνται, λόγω ιδίως μη συμβατών χρήσεων γης, είναι συνήθως εστιασμένα τοπικά.

2. Ειδικότερα, η Ελλάδα διαθέτει μεγάλο ποσοστό βιολογικής ποικιλότητας (5.500 είδη χλωρίδας, 436 είδη ορνιθοπανίδας, 116 είδη θηλαστικών, 447 είδη ψαριών και πολλά άλλα είδη θαλάσσιας πανίδας, 31 θαλάσσιους τύπους φυτικών ειδών και μεγάλο αριθμό ενδημικών και σπάνιων ειδών). Ωστόσο, παρατηρείται μείωση της φυσικής βλάστησης στις παράκτιες περιοχές, ενώ υπάρχουν ακόμη ελλείψεις στη διαχείριση των προστατευόμενων περιοχών και του δικτύου Natura 2000. Όμως, οι συνθήκες αυτές συνεχώς βελτιώνονται και θα βελτιωθούν περαιτέρω με ταχύτερους ρυθμούς και με τη διάθεση σημαντικών πόρων κατά την προγραμματική περίοδο 2007 - 2013.

3. Επίσης, παρατηρείται μείωση των δασών και των δασικών εκτάσεων της ελληνικής επικράτειας, κυρίως, λόγω των δασικών πυρκαγιών, στις οποίες είναι ιδιαίτερα ευάλωτα τα μεσογειακά οικοσυστήματα και, δευτερευόντως, λόγω των καταπατήσεων, οι οποίες έπονται πολλές φορές των δασικών πυρκαγιών, ιδίως στις παράκτιες ζώνες.

4. Η ανεπαρκής διαχείριση των υδατικών πόρων, επιφανειακών και υπόγειων, οδηγεί στη μείωση ή στην υποβάθμιση των υδάτινων αποθεμάτων.

5. Οι εντατικές καλλιέργειες και η αλόγιστη χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων συμβάλλουν στην υποβάθμιση των εδαφών.

6. Η υπεραλίευση και η παράνομη αλιεία συμβάλλουν στη μείωση των ιχθυοαποθεμάτων.

7. Η, συχνά άναρχη, αστικοποίηση μειώνει τους ελεύθερους χώρους, κυρίως των μεγάλων αστικών κέντρων, υποβαθμίζει το φυσικό και πολιτιστικό πλούτο της χώρας και καθιστά δυσκολότερη τη διαχείριση των αποβλήτων.

8. Η ανταπόκριση της Ελλάδας στις διεθνείς περιβαλλοντικές προκλήσεις δεν υπήρξε ομοιόμορφη. Θετική επίδραση αναμένεται να έχει η εφαρμογή της νομοθεσίας για την ολοκληρωμένη διαχείριση των υδατικών πόρων. Επίσης, σε ό,τι αφορά την «τρύπα του όζοντος», η Ελλάδα φαίνεται να τηρεί τους Κοινοτικούς Κανονισμούς που στοχεύουν στη μείωση των εκπομπών χλωροφθορανθράκων (HFC's).

9. Στον τομέα των κλιματικών αλλαγών εκτιμάται ότι η χώρα μας θα ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της που απορρέουν από το Πρωτόκολλο του Κιότο και τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Προβλέπεται μία δέσμη μέτρων που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, μέτρα για την αύξηση της ενέργειας από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και τον περιορισμό των εκπομπών των μεγαλύτερων βιομηχανιών, την εφαρμογή βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών στη βιομηχανία, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων, την επέκταση της χρήσης φυσικού αερίου κ.ά..

Γ. Ως προς τις διεθνείς και διαπεριφερειακές εισόδους - πύλες και συνδέσεις της χώρας και τη χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης.

Γ1. Ως προς τις διεθνείς και διαπεριφερειακές εισόδους - πύλες και συνδέσεις της χώρας

Η Ελλάδα, λόγω της θέσης της στην άκρη της Βαλκανικής χερσονήσου και της Ανατολικής Μεσογείου,

μπορεί να επιτελέσει σημαντικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές, στις συγκοινωνίες και τις επικοινωνίες υπό την προϋπόθεση ότι θα αξιοποιήσει επαρκώς:

1. Τις προοπτικές που παρέχουν οι διεθνείς άξονες και οι πόλοι ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής.

2. Τις σύγχρονες δυνατότητες που προσφέρουν οι θαλάσσιες μεταφορές και οι χερσαίοι διάδρομοι επικοινωνίας για την ενδυνάμωση των σχέσεών της με τους βόρειους και ανατολικούς της γείτονες, στη Βαλκανική, στον Εύξεινο Πόντο και την Ανατολική Μεσόγειο. Η ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού και των καθέτων προς αυτήν αξόνων, που ήδη κατασκευάζονται, θα εξυπηρετήσουν πολλαπλώς τους στόχους αυτούς σε συνδυασμό με τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά ως θαλάσσιες επεκτάσεις των ανωτέρω οδικών αξόνων της ηπειρωτικής χώρας.

3. Την κομβική θέση της χώρας στις θαλάσσιες μεταφορές, που προωθείται: α) με την ανάπτυξη λειτουργιών μεταφόρτωσης στους θαλάσσιους διαδρόμους που διατρέχουν κατά μήκος τη Μεσόγειο, τον Εύξεινο Πόντο και την Ερυθρά θάλασσα και β) με τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές – διαμέσου κυρίως των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης – που αποτελούν, ήδη σήμερα, πραγματικότητα με σημαντικές προοπτικές μελλοντικής ενίσχυσης.

4. Το γεωγραφικό πλεονέκτημα γειτνίασής της με τους διεθνείς αεροδιάδρομους διασύνδεσης της Δυτικής Ευρώπης με την Ανατολική και Νότια Αφρική, τη Μέση Ανατολή, τη Νότια και Νοτιανατολική Ασία, καθώς και την Ωκεανία. Το ρόλο αυτόν μπορεί να εξυπηρετήσει, υπό προϋποθέσεις και ρυθμιστικές παρεμβάσεις, το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» στην Αθήνα, το αεροδρόμιο «Μακεδονία» στη Θεσσαλονίκη και το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, με την κατασκευή νέου διεθνούς αερολιμένα σε συνδυασμό με τον αερολιμένα των Χανίων.

5. Τις ευκαιρίες που αναδύονται για την ανάπτυξη της χώρας μέσα από την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής που έχουν προγραμματισθεί ή κατασκευάζονται.

Γ2. Ως προς τη χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης.

1. Διαπιστώνεται ότι κύριοι εθνικοί πόλοι ανάπτυξης παραμένουν τα μητροπολιτικά συγκροτήματα της Αθήνας και Θεσσαλονίκης, καθώς αποτελούν τα βασικά διοικητικά κέντρα της χώρας, ενώ ταυτόχρονα διαθέτουν ιδιαίτερα σημαντικές υποδομές που ενισχύουν τη θέση τους ως τόπων προσέλκυσης κάθε είδους επενδύσεων (λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης, αεροδρόμια «Ελευθέριος Βενιζέλος» και «Μακεδονία», μεγάλοι οδικοί άξονες, σιδηροδρομικό δίκτυο, δίκτυα επικοινωνιών και ενέργειας κ.λπ.).

2. Εκτιμάται ότι ο ρόλος των δύο μητροπολητικών πόλων θα ισχυροποιηθεί περαιτέρω. Ωστόσο, η σχετική σπουδαιότητά τους θα μειούται όσο θα αυξάνει η ελκυστικότητα των κύριων εθνικών πόλων ανάπτυξης (Πάτρα, δίπολο Λάρισα - Βόλος, Ηράκλειο, Ιωάννινα, δίπολο Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη), με την προώθηση κατάλληλων παρεμβάσεων και, κυρίως με τη βελτίωση της προσπελασιμότητας του εθνικού χώρου στο σύνολό του.

3. Διαπιστώνεται ότι ο ΠΑΘΕ εξακολουθεί να αποτελεί τον κύριο άξονα ανάπτυξης της χώρας, με ενισχυμένο το τμήμα Αθήνα - Θεσσαλονίκη και αρκετά αδύναμα ακόμη τα δύο άκρα.

4. Διαπιστώνεται ότι το λιμάνι του Πειραιά είναι ήδη ενταγμένο στους διεθνείς θαλάσσιους άξονες (Ανατολική - Δυτική Μεσόγειος, Εύξεινος Πόντος, Αδριατική). Αντίστοιχα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διαθέτει προοπτικές περαιτέρω ισχυροποίησης, με την ολοκλήρωση των πανευρωπαϊκών οδικών αξόνων προς τη Δυτική και την Κεντρική Ευρώπη (μέσω Σκοπίων, Σόφιας, Βελιγραδίου).

5. Συμπληρωματικές διεθνείς εισόδους - πύλες αποτελούν τα ειδικά, σχετιζόμενα τον τουρισμό, αεροδρόμια (Κέρκυρας, Ρόδου, Ηρακλείου σε συνδυασμό με αυτό της Σούδας και Κω) και λιμάνια (Πάτρας και δευτερευόντως Ηγουμενίτσας), καθώς και η πύλη της Κακαβιάς εξαιτίας του ισχυρού μεταναστευτικού ρεύματος από την Αλβανία. Αναμένεται ότι θα αναβαθμιστεί ο ρόλος του λιμανιού της Πάτρας με την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Κορίνθου - Πατρών - Πύργου και της Ιονίας οδού, καθώς και με την ολοκλήρωση των έργων ταχείας σιδηροδρομικής σύνδεσης στο δυτικό άκρο του ΠΑΘΕ (Κόρινθος - Πάτρα).

6. Αντίστοιχες προοπτικές δημιουργούνται στο βόρειο/ανατολικό άκρο του ΠΑΘΕ, με την ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού και των καθέτων αξόνων της, την κατασκευή του αγωγού πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη και τη συνακόλουθη αναβάθμιση του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης σε νέο εθνικό πόλο και διεθνή πύλη (απόληξη σημαντικού χερσαίου άξονα από τον Εύξεινο Πόντο και διεθνή πύλη εισόδου από το θαλάσσιο άξονα από και προς τη Βόρεια Αφρική και την Ερυθρά θάλασσα, καθώς και την Ανατολική Μεσόγειο).

7. Εκτιμάται ότι η διεθνής πύλη του Προμαχώνα ισχυροποιείται με την ένταξη στην Ε.Ε. της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας και τις προοπτικές ολοκλήρωσης των πανευρωπαϊκών δικτύων. Με την ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού και της Ε65, αναμένεται να ενισχυθεί ο ρόλος της Ηγουμενίτσας, παρά τις διαφαινόμενες πιέσεις σε διεθνές, κυρίως, επίπεδο (συνδέσεις Κωνσταντινούπολης - Αδριατικής και Κεντρικής Ευρώπης) αλλά και σε εθνικό επίπεδο (Πάτρα). Η ομαλοποίηση των σχέσεων με την Τουρκία θα δημιουργούσε τις προϋποθέσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των Κήπων ως πύλης εισόδου. Τέλος, αναμένεται η λειτουργία έως το 2021 και της πύλης εισόδου / εξόδου στην Ιεροπηγή προς Δυρράχιο.

8. Η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της χώρας θέτει αναπτυξιακούς περιορισμούς (φραγμούς και ασυνέχειες στην κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο). Ταυτόχρονα, όμως, αποτελεί και τον καθοριστικό παράγοντα για το, εξαιρετικής ποιότητας, φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της. Η ανάδειξή του, με τη χρήση κατάλληλων αναπτυξιακών πολιτικών και, κυρίως, με τη δημιουργία της απαραίτητης υποδομής, μπορεί να αποτελέσει το συγκριτικό πλεονέκτημα της αναπτυξιακής πορείας της Χώρας.

Δ. Ως προς τη χωρική διάρθρωση των στρατηγικής σημασίας δικτύων υποδομών και μεταφορών διαπιστώνονται κατά τομέα τα εξής:

1. Ενέργεια

(α) Η ηλεκτρική ενέργεια παράγεται κυρίως στη Δυτική Μακεδονία, ενώ καταναλώνεται ιδίως στα ανατολικά και τα νότια διαμερίσματα της χώρας. Κριτήριο χω-

ροθέτησης των δικτύων παραγωγής και διανομής της ηλεκτρικής ενέργειας αποτελούν οι πηγές ενέργειας του ελλαδικού χώρου.

(β) Τα στρατηγικής σημασίας δίκτυα διανομής της ηλεκτρικής ενέργειας είναι διασυνδεδεμένα με τα δίκτυα των γειτονικών χωρών και χωροθετούνται κυρίως στον άξονα ανάπτυξης Βορρά-Νότου, με γνώμονα την εξυπηρέτηση του πληθυσμού των μεγάλων αστικών κέντρων και των περί αυτά εγκατεστημένων δραστηριοτήτων.

(γ) Το νησιωτικό σύστημα δεν είναι ουσιαστικά διασυνδεδεμένο και εξυπηρετείται κυρίως από αυτόνομα δίκτυα.

(δ) Το δίκτυο μεταφοράς φυσικού αερίου από τη Ρωσία ακολουθεί επίσης τον άξονα ανάπτυξης, στο νότιο άκρο του οποίου (Ρεβυθούσα) υπάρχει σταθμός αποθήκευσης υγροποιημένου φυσικού αερίου που μεταφέρεται δια θαλάσσης.

(ε) Οι σταθμοί φόρτωσης πετρελαίου και τα διυλιστήρια βρίσκονται στις ευρύτερες περιφέρειες των δύο μητροπολιτικών κέντρων.

(στ) Το 2006 οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας κάλυψαν μόλις το 11,5% της συνολικής παραγωγής ηλεκτρισμού στην Ελλάδα, με το 9,71% από Υ-Η μονάδες 1,5% από αιολική ενέργεια και 0,23% από βιοαέριο.

Εκτιμάται ότι στο άμεσο μέλλον, θα υπάρξει ουσιαστική αύξηση της διείσδυσης των Α.Π.Ε. στην παραγωγή ενέργειας, ιδίως με την ανάπτυξη αιολικής ενέργειας.

2. Τηλεπικοινωνίες

(α) Διαπιστώνεται ότι στο χώρο των τηλεπικοινωνιών έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές επενδύσεις σε συγκεκριμένες περιοχές της χώρας (όπως στις Ολυμπιακές πόλεις), ενώ, παράλληλα, στο σχετικό τομέα των υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (μεταφορά δεδομένων, παροχή πρόσβασης στο διαδίκτυο κ.ά.) λειτουργούν ήδη πολλές νέες επιχειρήσεις, που είναι κυρίως εγκατεστημένες στα δύο μητροπολιτικά και στα λοιπά αστικά κέντρα της χώρας.

(β) Περιορισμένη παραμένει η συμμετοχή των απομονωμένων περιοχών (νησιωτικός και ορεινός χώρος) και εν γένει της χώρας στα διακρατικά ευρυζωνικά δίκτυα.

(γ) Η σύγκλιση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση σε ό,τι αφορά τη χρήση και την αφομοίωση νέων τεχνολογιών δεν έχει τον επιθυμητό ρυθμό, ενώ διατηρούνται οι αποκλίσεις μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών.

3. Μεταφορές

(α) Στο πεδίο των μεταφορών, έχουν προωθηθεί οδικές υποδομές στρατηγικής σημασίας (Εγνατία, ΠΑΘΕ, Ιόνια οδός, Ε 65, άξονας Κόρινθος-Καλαμάτα, ΒΟ.Α.Κ., κ.λπ.) και βελτιωτικά έργα στη σιδηροδρομική υποδομή.

(β) Προβλήματα προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας εξακολουθούν και υφίστανται σε αρκετές περιοχές της χώρας, κυρίως όμως στον ορεινό και στο νησιωτικό χώρο.

(γ) Διαπιστώνεται ότι η έως σήμερα πρακτική στον τομέα μεταφορών έχει οδηγήσει στη συστηματική ενίσχυση της εξυπηρέτησης των περιοχών περί τον Π.Α.Θ.Ε. - ιδιαιτέρως δε των δύο μητροπολιτικών κέντρων Αθήνας και Θεσσαλονίκης - με τις οδικές υποδομές να βρίσκονται σε πρόωρο κορεσμό και πολλαπλά προβλήματα να παρατηρούνται στους τομείς της ασφάλειας.

(δ) Διαπιστώνεται πως ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους βασικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, εξυπηρετώντας τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών τόσο εντός, όσο και εκτός, χωρικών υδάτων. Ωστόσο, ο κλάδος παρουσιάζει αδυναμίες οι οποίες εντοπίζονται κυρίως στην εσωτερική ακτοπλοΐα και στην ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών.

(ε) Διαπιστώνεται ότι η σημασία του σιδηροδρόμου στις μεταφορές είναι εξαιρετικά περιορισμένη, κυρίως διότι δεν έχει αποκτήσει διεθνή ρόλο και εστιάζεται στην εγχώρια μεταφορά προσώπων.

(στ) Επισημαίνεται, επίσης, ότι η χώρα, λόγω γεωμορφολογικών συνθηκών, διαθέτει δυσανάλογα μεγάλο αριθμό αεροδρομίων, σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της.

(ζ) Ειδικότερα, έως το τέλος της 15ετούς προγραμματικής περιόδου του παρόντος πλαισίου, εκτιμάται ότι ο κλάδος των μεταφορών και των συγκοινωνιών θα εξυπηρετεί, με αυξημένη ποιότητα, ταχύτητα και μειωμένο κόστος, πολλαπλάσια από σήμερα μεταφορικά βάρη. Το σύνολο του κλάδου προβλέπεται να λειτουργήσει σε πιο ανταγωνιστικό και διεθνοποιημένο περιβάλλον και να διαδραματίσει κομβικό ρόλο για τις μεταφορές όλων των Βαλκανίων και της νοτιοανατολικής Ευρώπης γενικότερα. Η προώθηση πολιτικών συνδυασμένων συστημάτων μεταφορών και δημοσίων συγκοινωνιών θα καταστήσει ανταγωνιστικότερη την ελληνική οικονομία και θα βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών μεταφορών.

Ε. Ως προς τη χωρική διάρθρωση, εξειδίκευση και συμπληρωματικότητα των παραγωγικών τομέων και τη σχέση τους με το περιβάλλον:

1. Η γεωργία αποτελεί δραστηριότητα η οποία συμβάλλει στην ανάπτυξη των αγροτικών περιοχών (θέσεις εργασίας), στην παραγωγή ασφαλών γεωργικών προϊόντων και τροφίμων και στη διατήρηση της φυσιογνωμίας της υπαίθρου και του κοινωνικού ιστού. Παράλληλα, συντελεί στη δημιουργία ποικίλων ημιφυσικών οικοτόπων και τοπίων τα οποία, πέραν της αισθητικής αξίας, συνιστούν ενδιαιτήματα για την πλούσια πανίδα και χλωρίδα της χώρας μας. Όμως, η αλόγιστη χρήση λιπασμάτων και παρασιτοκτόνων, καθώς και οι αδόκιμες πρακτικές άρδευσης και, ενίοτε, η ακατάλληλη χρήση της γεωργικής γης, τραυματίζουν την περιβαλλοντική κληρονομιά και υποβαθμίζουν τη βιοποικιλότητα.

2. Το μεγαλύτερο μέρος της γεωργικής παραγωγής της χώρας παράγεται στις, περιορισμένης έκτασης, πεδινές, γόνιμες και αρδευόμενες περιοχές, όπου ασκείται εντατική γεωργική δραστηριότητα. Η δραστηριότητα αυτή χαρακτηρίζεται από αυξημένες εισροές και υψηλή κατά κανόνα παραγωγικότητα, αν και συχνά προκαλεί δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον λόγω της εντατικής χρήσης των φυσικών πόρων, ιδιαίτερα στον περιαστικό χώρο. Αντίστοιχα, ένα σημαντικό μέρος των κτηνοτροφικών δραστηριοτήτων ασκείται στις ημιορεινές, ορεινές, μειονεκτικές και νησιωτικές περιοχές της χώρας, κυρίως με τις εκτροφές αιγοπροβατοτροφίας και με ένα μικρότερο αριθμό εκτροφών βοοτροφίας. Ωστόσο, η αδυναμία οργανικής σύνδεσης των εκτροφών αυτών με τους βοσκοτόπους, καθώς και οι ελλείψεις σε υποδομές πρόσβασης, υδροδότησης και ηλεκτροδότησης, συνιστούν ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου.

3. Εκτιμάται ότι, στο μέλλον, η αλλαγή του τρόπου χορήγησης των ενισχύσεων -σύμφωνα με τους στόχους της ενδιάμεσης μεταρρύθμισης της ΚΑΠ- θα οδηγήσει σε μία ανταγωνιστική γεωργία προσανατολισμένη περισσότερο στην αγορά, ενώ θα εγκαταλειφθούν κλάδοι παραγωγής τα οικονομικά αποτελέσματα των οποίων στηρίζονταν κυρίως στην οικονομική ενίσχυση. Ωστόσο, οι επιπτώσεις της ΚΑΠ επηρεάζουν με διαφορετικό τρόπο τις πεδινές, γόνιμες, αρδευόμενες περιοχές - που ενσωματώνουν και αξιοποιούν εύκολα την τεχνολογία και θα εξακολουθούν να χαρακτηρίζονται δυναμικές - και τις ορεινές και νησιωτικές περιοχές με περιορισμένους φυσικούς πόρους, όπου η συνέχιση της λειτουργίας των οικογενειακών γεωργικών και κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων έχει σημαντική συμβολή στη διατήρηση του παραγωγικού και κοινωνικού ιστού της υπαίθρου.

4. Διαπιστώνεται ότι το 50% των εκτάσεων της χώρας δεν μπορεί να αξιοποιηθεί ή χρησιμοποιείται ελάχιστα (βραχώδη βουνά, θαμνότοποι, πτωχά βοσκοτόπια, άγονες εκτάσεις).

5. Όσον αφορά ειδικότερα την παραγωγικότητα των δασών, είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι η χώρα μας δεν μπορεί να ανταγωνιστεί επαρκώς τα προϊόντα του ξύλου των κρατών της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης σε ποιότητα, σε ποσότητα, σε τιμές. Στην κατάσταση αυτή συντελούν τόσο οι μετεωρολογικές συνθήκες που χαρακτηρίζουν το μεσογειακό οικοσύστημα όσο και το ανάγλυφο (τοπογραφία) που δυσχεραίνει την απόληψη ξύλου με χαμηλού κόστους τεχνολογικά μεθόδους, αλλά και η ανεπαρκής διαχείριση των δασών με στόχο την παραγωγή εμπορικής ξυλείας. Εκτιμάται, συνεπώς, ότι τα δάση θα μπορούσαν να βελτιωθούν με κατάλληλη διαχείριση, ώστε να καταστούν πιο παραγωγικά.

6. Η χώρα είναι πλούσια σε μεταλλεύματα και ορυκτά. Οι σχετικές δραστηριότητες συναντώνται σχεδόν σε όλους τους νομούς της χώρας, ακόμη και στις νησιωτικές περιοχές, όπου απαντώνται διάφορα κοιτάσματα και ορυκτά και τα οποία, σε ορισμένες περιπτώσεις, αποκτούν ιδιαίτερη σημασία λόγω της συμβολής τους στην παραγωγική διαδικασία. Η χωρική διάσταση της εξορυκτικής και της μεταλλευτικής δραστηριότητας συνδέεται με την ανάγκη αναγνώρισης των ορυκτών πόρων ως ισότιμων προς τους λοιπούς φυσικούς πόρους και με την εξασφάλιση της δυνατότητας αξιοποίησής τους, κατά τρόπο συμβατό με την προστασία του περιβάλλοντος και την άσκηση τουριστικών ή άλλων δραστηριοτήτων.

7. Εκτιμάται ότι, με την προϋπόθεση τήρησης των απαιτούμενων περιβαλλοντικών όρων και μέτρων, η άσκηση μεταλλευτικών δραστηριοτήτων μπορεί να συμβάλλει στην τοπική ανάπτυξη περιοχών με περιορισμένες οικονομικές δραστηριότητες και στη συγκράτηση του πληθυσμού στην ύπαιθρο χώρα.

8. Διαπιστώνεται ότι τα 2/3 της απασχόλησης στη μεταποιητική δραστηριότητα συγκεντρώνονται στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής (Αττική, Κεντρική Εύβοια, νότιο ήμισυ της Βοιωτίας, και στο ηπειρωτικό, κυρίως, τμήμα του Νομού Κορινθίας) και της Κεντρικής Μακεδονίας (Νομός Θεσσαλονίκης, βορειοδυτικό τμήμα του Νομού Χαλκιδικής, Νομοί Κιλκίς και Ημαθίας), ενώ μικρότερες συγκεντρώσεις έχουν διαμορφωθεί κατά μήκος του παραδοσιακού άξονα ανάπτυξης της χώρας (Π.Α.Θ.Ε.), αλλά και στο βόρειο μέτωπο της χώρας. Τέλος, αρχίζει να αναδύεται ο δυτικός άξονας από το Νομό Αχαΐας έως το Νομό Ιωαννίνων ο οποίος προβλέπεται να ενισχυθεί σημαντικά με την κατασκευή της Ιονίας οδού.

9. Διαπιστώνεται ότι πολύ μικρό ποσοστό των βιομηχανικών καταστημάτων είναι εγκατεστημένο σε οργανωμένους υποδοχείς, γεγονός που σημαίνει ότι, ακόμη και για τη βιομηχανία, η επιλογή της εκτός σχεδίου δόμησης αποτελεί στην πράξη κυρίαρχη χωροθετική επιλογή. Επίσης, συχνό φαινόμενο αποτελεί η διαμόρφωση περισσότερο ή λιγότερο εκτεταμένων περιοχών με συγκέντρωση μεμονωμένων μονάδων, κυρίως στις ζώνες επιρροής των μεγάλων αστικών κέντρων, που απαιτούν εξυγίανση. Εκτιμάται, σύμφωνα και με τη μελέτη για το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τη Βιομηχανία, ότι η διάσπαρτη εγκατάσταση μπορεί να είναι αποδεκτή για ορισμένους βιομηχανικούς κλάδους, αλλά στην πλειονότητά τους οι νέες ή μετεγκαθιστάμενες μονάδες μπορούν να συγκεντρωθούν σε οργανωμένους υποδοχείς.

10. Ομοίως, από την πιο πάνω μελέτη, εκτιμάται ότι, στο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής του παρόντος Πλαισίου, οι μεγαλύτερες ανάγκες χωρικής ρύθμισης της βιομηχανικής δραστηριότητας θα εξακολουθούν να εστιάζονται γύρω από τις δύο μητροπολιτικές περιοχές. Μικρότερες ανάγκες αναμένεται να υπάρξουν στο νοτιοδυτικό τμήμα του Νομού Βοιωτίας, στην ευρύτερη περιοχή του δίπολου Βόλου - Λάρισας, στο νοτιότερο τμήμα των Νομών Καβάλας - Δράμας - Ξάνθης, στο κεντρικότερο τμήμα του Νομού Ιωαννίνων και, σε περιορισμένη ζώνη, με επίκεντρο την Πάτρα.

11. Διαπιστώνεται ότι ο τομέας των υπηρεσιών συγκεντρώνεται με απόλυτο τρόπο στις ευρύτερες περιοχές των δύο μητροπολιτικών κέντρων και, κατ' αναλογία πληθυσμού και δραστηριοτήτων, σε αυτές των λοιπών αστικών κέντρων της χώρας.

12. Διαπιστώνεται ότι η κύρια τουριστική δραστηριότητα είναι απολύτως συγκεντρωμένη, αφού το 65% των ξενοδοχειακών κλινών και το 70% των διανυκτερεύσεων κατανέμονται στις Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου, Ιονίων Νήσων, Κρήτης, Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας, ενώ η πληρότητα των ξενοδοχειακών κλινών σε όλες τις νησιωτικές Περιφέρειες υπερβαίνει το 50% (Περιφέρειες Κρήτης, Νοτίου Αιγαίου, Ιονίων Νήσων και Βορείου Αιγαίου).

13. Διαπιστώνεται ότι οι βασικές μορφές τουρισμού, που αναπτύχθηκαν μέχρι σήμερα στην Ελλάδα αξιοποίησαν μέρος της ποικιλίας και των διατιθέμενων τουριστικών πόρων. Το πλήθος των νησιών, το μεγάλο μήκος των παράκτιων περιοχών και το μεσογειακό κλίμα κατέστησαν τη χώρα προνομιακό τουριστικό προορισμό, με κυρίαρχο το μοντέλο «ήλιος - θάλασσα». Ωστόσο, οι διεθνείς τάσεις για εξατομίκευση του τουριστικού προϊόντος, σε συνδυασμό με την αύξηση του ανταγωνισμού λόγω της εισόδου και άλλων μεσογειακών χωρών στην αγορά, καθώς και η αλλοίωση ή η υπερφόρτιση σημαντικών πόρων λόγω της κατανάλωσής τους με βάση το κυρίαρχο μοντέλο, καθιστούν αναγκαία, σύμφωνα και με τη μελέτη του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό, την παράλληλη ανάπτυξη και άλλων μορφών τουριστικής δραστηριότητας, αλλά και την αναβάθμιση και τον εμπλουτισμό των υφισταμένων.

14. Διαπιστώνεται, επίσης, αύξηση του ενδιαφέροντος για ειδικές μορφές τουρισμού, όπως ο αγροτουρισμός, ο αθλητικός, ο συνεδριακός, ο πολιτιστικός, ο θρησκευτικός, ο ιαματικός τουρισμός, ο καταδυτικός και ο αλιευτικός.

15. Εκτιμάται ότι στο μέλλον ο κεντρικός κορμός του τομέα των υπηρεσιών θα εξακολουθήσει να συγκεντρώνεται στα δύο μητροπολιτικά κέντρα, με ισχυρές, όμως, ενδείξεις για περαιτέρω διάχυση των σχετικών εξυπηρετήσεων στο σύνολο του εθνικού χώρου.

Ζ. Ως προς τη χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου, το ρόλο των μητροπολιτικών και λοιπών σημαντικών αστικών κέντρων και τη σχέση τους με την ενδοχώρα:

1. Διαπιστώνεται ότι, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '70, το αστικό σύστημα της χώρας μετεξελίσσεται αργά σε ολιγοπολικό (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Λάρισα, Βόλος, Ηράκλειο), ενώ κεντρικός παραμένει ο ρόλος των δύο μητροπολιτικών αστικών σχηματισμών που έχουν δημιουργήσει μία σημαντική σε έκταση ενδοχώρα από λειτουργική και οικονομική άποψη, με την Αθήνα να κατέχει τον πρώτο λόγο.

2. Παράλληλα, διαπιστώνεται η ύπαρξη διευρυμένου δικτύου αστικών πόλων, μικρής και μεσαίας κλίμακας, που στηρίζει σήμερα και αναμένεται να στηρίξει περισσότερο στο μέλλον την οργάνωση των μικρότερων οικισμών της χώρας, την εδραίωση της εταιρικής σχέσης πόλης - υπαίθρου, απαντώντας συγχρόνως στα καίρια αιτήματα για συγκράτηση του πληθυσμού.

3. Ως προς τη μορφή της χωρικής ανάπτυξης, διαπιστώνονται εμφανώς έντονες τάσεις αστικής εξάπλωσης, κυρίως γύρω από τα δυναμικά αστικά κέντρα, στις παράκτιες περιοχές αλλά και στη λοιπή επικράτεια, ιδιαίτερα κατά μήκος των οδικών αξόνων. Η αστική ανάπτυξη στις πιο πάνω περιοχές ενθαρρύνεται αφ' ενός από τη διαθεσιμότητα των κεφαλαίων και τη βελτίωση της προσβασιμότητας και αφ' ετέρου από την κερδοσκοπία στη γη και την έλλειψη ουσιαστικού ελέγχου στις χρήσεις γης.

4. Εκτιμάται, πάντως, ότι η εν λόγω αστική διάχυση έρχεται σε αντίθεση με τα πρότυπα της αειφόρου και της «συμπαγούς» πόλης, καθότι αυξάνει το κόστος των υποδομών, την κυκλοφορία και την κατανάλωση ενέργειας, ενώ επιπλέον υποβαθμίζει την ποιότητα του περιβάλλοντος.

Η. Ως προς τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του ορεινού, αγροτικού, παράκτιου και νησιωτικού χώρου, καθώς και των παραμεθόριων περιοχών:

1. Οι ορεινές, οι παράκτιες, οι αγροτικές και οι νησιωτικές περιοχές της χώρας, παρά τα χωροταξικά τους πλεονεκτήματα (εξαίρετο εύκρατο κλίμα, αρμονία φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, παρουσία διάσπαρτων νησιωτικών συμπλεγμάτων μοναδικής ομορφιάς, βατοί ορεινοί όγκοι με ποικιλία αξιόλογων τοπίων, μεγάλη βιοποικιλότητα) και γενικά την πληθώρα μοναδικών τουριστικών και άλλων παραγωγικών πόρων που διαθέτουν, εμφανίζουν ποικιλία προβλημάτων που οφείλονται κατά περίπτωση:

- στα ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά τους, τα οποία δημιουργούν προβλήματα στην προσπελασιμότητα και, κατ' επέκταση, στην επικοινωνία (όπως η έλλειψη ικανοποιητικού οδικού δικτύου στις ορεινές περιοχές, η βελτίωση του οποίου απαιτεί σημαντικά έργα υποδομών, και οι μεγάλες θαλάσσιες αποστάσεις των νησιών από την ηπειρωτική χώρα),

- στην έλλειψη ενδοχώρας και κρίσιμης μάζας σε πλείστες περιοχές, γεγονός που συχνά συνεπάγεται υποβαθμισμένες αλλά και, με μεγάλο συγκριτικά κόστος παροχής και διατήρησης, υπηρεσίες και υποδομές,

- ενίοτε δε στο πρότυπο ανάπτυξης που επιφέρει αλλοιώσεις στο φυσικό, πολιτιστικό και κοινωνικό περιβάλλον.

2. Τα παραπάνω προβλήματα εκτιμάται ότι είναι δυνατό να αντιμετωπιστούν με την κατάλληλη αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που διαθέτουν οι ενότητες αυτές, αλλά και με ενέργειες άρσης των φραγμών που δημιουργείται από το ορεινό ανάγλυφο (τεχνολογικές κ.ά.), τις μεγάλες θαλάσσιες αποστάσεις των νησιών από την ηπειρωτική χώρα, καθώς και την υψηλή εξάρτηση του νησιωτικού χώρου από την Αττική - Αθήνα.

3. Ειδικότερα, εκτιμάται ότι ο ορεινός χώρος διαθέτει προοπτικές αναζωογόνησης και χωροταξικής ενσωμάτωσης στο εθνικό σύστημα αξόνων και πόλων ανάπτυξης μέσα και από τις επιδράσεις που θα δεχτεί από την αξιοποίηση των μεγάλων έργων υποδομής στο δυτικό και το βόρειο τμήμα της χώρας.

4. Εκτιμάται ότι οι ορεινοί όγκοι, όπως και ο παράκτιος και ο νησιωτικός χώρος, συνιστούν γεωγραφικές, οικονομικές και κοινωνικές ενότητες, το ανάγλυφο, το κλίμα, το φυσικό περιβάλλον και η πολιτισμική κληρονομιά των οποίων απαιτούν τον προσδιορισμό και την εφαρμογή μιας εξειδικευμένης αναπτυξιακής και χωροταξικής πολιτικής.

5. Βαρύνουσα θέση, λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας, κατέχουν οι συνοριακές περιοχές, οι οποίες διακρίνονται στις περιοχές του ηπειρωτικού τμήματος, που είναι κατά κανόνα ορεινές, και στις περιοχές του νησιωτικού χώρου του Αιγαίου. Οι περιοχές αυτές προσφέρονται για την ανάπτυξη συνεργασιών με τις γείτονες χώρες στους τομείς της επιχειρηματικότητας, του τουρισμού, του πολιτισμού, της κοινής διαχείρισης των υδατικών πόρων και των αποβλήτων, της προστασίας του περιβάλλοντος και του διασυνοριακού ελέγχου, καθώς και για την ανάπτυξη υποδομών και δικτύων πληροφόρησης, επικοινωνίας και ενέργειας.

6. Ειδικότερα, στο νησιωτικό χώρο του Αιγαίου, εκτιμάται ότι τα προγραμματισμένα ή προωθούμενα έργα υποδομής, καθώς και η συνέχιση των πολιτικών επικοινωνίας και συνεργασίας στους τομείς του τουρισμού και των υπηρεσιών, θα ενδυναμώσουν τις δυνατότητες διασυνοριακής συνεργασίας και τις προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης της γεωγραφικής αυτής ενότητας.

Θ. Ως προς τη διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, καθώς και τη διατήρηση, ανάδειξη και προστασία της εθνικής πολιτιστικής κληρονομιάς:

1. Παρά τον πλούτο και την ποικιλομορφία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, που αποτελεί σημαντικό προνόμιο της χώρας, διαπιστώνεται η έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού, η οποία οδηγεί σε υποβάθμιση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της. Φύση, τοπία και παραδοσιακοί οικισμοί δεν προστατεύονται με επάρκεια στην πράξη, λόγω συγκρούσεων με οικονομικά συμφέροντα, που επενδύουν σε ακίνητα, και των έντονων τάσεων οικιστικής ανάπτυξης.

2. Εκτιμάται, όμως, ότι - με κατάλληλη ενημέρωση και εκπαίδευση, θεσμική θωράκιση της φυσικής και πολιτι-

στικής μας κληρονομιάς και προώθηση των αναγκαίων επενδύσεων για την προστασία και ανάδειξή της - είναι δυνατή η αλλαγή νοοτροπίας, στο άμεσο και το απώτερο μέλλον, και η συνειδητοποίηση ότι η ικανοποιητική διαχείριση και προστασία του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου αποτελεί προϋπόθεση για σταθερή, βιώσιμη και ποιοτική ανάπτυξη της χώρας.

3. Εξάλλου, ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να ληφθεί για το «τοπίο», ώστε να αποτελέσει σημαντική συνιστώσα των πολιτικών χωροταξίας, πολεοδομίας, περιβάλλοντος, πολιτισμού και αγροτικής οικονομίας.

Ι. Ως προς τη γεωγραφική ανασυγκρότηση της χώρας με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων σε διαπεριφερειακό επίπεδο:

1. Διαπιστώνεται ότι οι αδυναμίες των ελληνικών περιφερειών, σε σχέση με τις επιδόσεις των αντίστοιχων ευρωπαϊκών, οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στο ότι δεν διαθέτουν:

- τα αναγκαία κρίσιμα μεγέθη, τόσο από πλευράς δημογραφικού δυναμισμού και οικονομικής δυνατότητας, όσο και από απόψεως ενδο-περιφερειακών και δια-περιφερειακών σχέσεων, δικτύωσης και έντασης γνώσης, με πρακτικό αποτέλεσμα να αποδυναμώνεται η ανταγωνιστικότητα και οι επιδόσεις τους και
- αποτελεσματικά συστήματα υποστηρικτικών θεσμών του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα που να ενισχύουν την ανάληψη πρωτοβουλιών.

2. Εκτιμάται ότι στο άμεσο μέλλον οι προοπτικές - σύμφωνα και με τις διεθνείς τάσεις των ανεπτυγμένων χωρών - θα είναι προς την κατεύθυνση της περαιτέρω διεύρυνσης και ενίσχυσης των θεσμών της αποκέντρωσης. Στο πλαίσιο αυτό, οι τελικές επιλογές πρέπει να υπηρετούν με το βέλτιστο τρόπο τα κριτήρια της εδαφικής, της κοινωνικής και της οικονομικής / αναπτυξιακής συνοχής, σε συνδυασμό με τα κριτήρια περί κρίσιμων μεγεθών, με ενίσχυση της προσπάθειας για μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων.

ΙΑ. Ως προς τις προϋποθέσεις / μηχανισμούς υλοποίησης (της ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης και της αειφόρου οργάνωσης του εθνικού χώρου):

1. Διαπιστώνεται ότι κύρια προβλήματα στο ισχύον σύστημα του χωρικού σχεδιασμού αποτελούν:

- το πλήθος των επιπέδων και των κατηγοριών σχεδίων οργάνωσης του χώρου και η πολυνομία,
- οι αδυναμίες των ελεγκτικών και κυρωτικών μηχανισμών, στο πολεοδομικό κυρίως επίπεδο,
- η αποθάρρυνση επενδυτικών σχεδίων εξαιτίας των μακροχρόνιων και γραφειοκρατικών διαδικασιών αδειοδότησης, με αποτέλεσμα είτε την παράκαμψη των νόμιμων διαδικασιών είτε την καθυστέρηση ή και την εγκατάλειψη των σχετικών επιχειρηματικών πρωτοβουλιών,
- η συσσώρευση αρμοδιοτήτων σχεδιασμού, μελετών και έργων τοπικής κλίμακας στις κεντρικές υπηρεσίες της Διοίκησης, εξαιτίας και της, ενίοτε, προβληματικής διαχείρισης των αποκεντρωμένων αρμοδιοτήτων από την τοπική αυτοδιοίκηση, και ο εξ αυτής προκύπτων συγκεντρωτισμός,
- η έλλειψη μηχανισμών υλοποίησης δομικών παρεμβάσεων και αναπλάσεων στρατηγικής σημασίας και
- η ελλιπής λειτουργική διασύνδεση μεταξύ αναπτυξιακού και χωροταξικού σχεδιασμού.

2. Εκτιμάται ότι στρατηγικές επιλογές και παρεμβάσεις σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο θα οδηγήσουν εφεξής σε ενίσχυση των μηχανισμών υλοποίησης της ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης και της αειφόρου οργάνωσης του εθνικού χώρου. Ως τέτοιες λογίζονται ιδίως:

- Η προώθηση του ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδιασμού σε εθνικό επίπεδο και ειδικότερα του παρόντος και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, τον Τουρισμό, τη Βιομηχανία, τον Παράκτιο, το Νησιωτικό και τον Ορεινό χώρο, καθώς και η αναθεώρηση των Χωροταξικών Σχεδίων των Περιφερειών.
- Η παροχή, μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού, ενός σαφέστερου πλαισίου ανάπτυξης, για τις αδειοδοτούσες αρχές και τις επιχειρήσεις, ώστε να προσανατολιστούν σε καταρχήν κατάλληλες από χωροταξικής απόψεως περιοχές εγκατάστασης και να περιορίσουν έτσι τις αβεβαιότητες και τις συγκρούσεις χρήσεων γης που συχνά αναφύονται επί του πεδίου.
- Η σταδιακή αναγνώριση της συμβολής του χωροταξικού σχεδιασμού και της προστασίας του περιβάλλοντος στη συνολική ανταγωνιστικότητα του ελληνικού χώρου και των επί μέρους περιοχών του.
- Η ενίσχυση της συνεργασίας για τη χωροταξία στην Ευρώπη και η ενσωμάτωση της έννοιας της εδαφικής συνοχής στις Καταστατικές Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΕΓΚΡΙΝΟΥΜΕ

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ
ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) είναι ο προσδιορισμός στρατηγικών κατευθύνσεων για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια, λαμβάνοντας υπόψη:

- την ανάγκη για: α) προώθηση της αειφόρου, ισόρροπης και σφαιρικά ανταγωνιστικής ανάπτυξης, β) κατοχύρωση της παραγωγικής και κοινωνικής συνοχής, γ) διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς στο σύνολο του εθνικού χώρου και στις επί μέρους ενότητές του και δ) ενίσχυση της θέσης της χώρας στο διεθνές και ευρωπαϊκό πλαίσιο,
- τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει η χώρα, σε διεθνές και κοινοτικό επίπεδο, για τη διαχείριση του χώρου, το περιβάλλον και την αειφορία,
- την υποχρέωση εναρμόνισης με το εθνικό πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013 και άλλα γενικά ή ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα εθνικής σημασίας που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη διάρθρωση και ανάπτυξη του εθνικού χώρου,
- την ανάγκη εναρμόνισης με τους γενικούς και επί μέρους οικονομικούς στόχους που έχουν τεθεί στο πλαίσιο του Αναθεωρημένου Προγράμματος Σταθερό-

τητας και Ανάπτυξης, καθώς και με τις προτεραιότητες του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση,

- ότι το Γενικό Πλαίσιο αποτελεί, κατά νόμο, τη βάση αναφοράς για το συντονισμό και την εναρμόνιση των επί μέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη συνοχή και την ανάπτυξη του εθνικού χώρου.

Άρθρο 2
Στόχοι

Το Γενικό Πλαίσιο στοχεύει στη διαμόρφωση ενός χωρικού προτύπου ανάπτυξης, στο πλαίσιο των αρχών της αειφορίας, που θα είναι αποτέλεσμα μιας συνθετικής, ισόρροπης, θεώρησης στο χώρο παραμέτρων που προωθούν την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος της χώρας και ενισχύουν την κοινωνική και οικονομική συνοχή και την ανταγωνιστικότητα. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στη διατήρηση της βιοποικιλότητας. Ειδικότερα επιδιώκεται:

α. Η ενίσχυση του ρόλου της χώρας, σε διεθνές, ευρωπαϊκό, μεσογειακό και βαλκανικό επίπεδο, με:

- Την ανάδειξη των, μοναδικής αξίας, φυσικών και πολιτιστικών πόρων της και της μακραίωνης ιστορίας της που συνιστούν από κοινού αδιαμφισβήτητο συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας.

- Την ανάδειξή της σε σημαντικό κόμβο μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών, όπως και σε πόλο διασυνοριακών και λοιπών συνεργασιών, ιδίως δε συνεργασιών που προωθούν την έρευνα, την τεχνολογία, την καινοτομία και τον τουρισμό.

- Τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας με την ανάπτυξη της οικονομίας της γνώσης και την αύξηση της ελκυστικότητας της χώρας για την προώθηση επιχειρηματικών δράσεων σε κλάδους στους οποίους διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, με το παρόν πλαίσιο, επιδιώκεται ειδικότερα: i) η αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, ii) η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, μέσα από τη διαμόρφωση πλαισίου κατευθύνσεων που αφορούν ιδίως στον προσδιορισμό προτεραιοτήτων χωρικής ανάπτυξης με σεβασμό στο περιβάλλον και στην άρση των συγκρούσεων χρήσεων γης και iii) η χωρικά εξειδικευμένη πολιτική κινήτρων.

Η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, κυρίως εξωστρεφούς, αποβλέπει στην παραγωγή αγαθών, ιδίως ποιοτικών, με την αξιοποίηση της έρευνας, της τεχνολογίας και της καινοτομίας.

β. Η ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και της χωρικής συνοχής. Για το σκοπό αυτόν, με το παρόν πλαίσιο, επιδιώκεται:

- Η ενίσχυση της ισόρροπης - πολυκεντρικής ανάπτυξης της χώρας, ιδίως με τον περιορισμό των ανισοτήτων ανάπτυξης μεταξύ διαφόρων περιοχών και την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων μιας εκάστης με σεβασμό στο περιβάλλον και την πολιτιστική κληρονομιά. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η επιτάχυνση του μετασχηματισμού του αστικού συστήματος της χώρας σε περισσότερο ισόρροπο και πολυκεντρικό και η ενθάρρυνση της ενδογενούς ανάπτυξης ιδιαίτερα των μειονεκτικών περιοχών του ορεινού και νησιωτικού χώρου.

- Ο περιορισμός της υπέρμετρης αστικοποίησης, μέσα από τη βελτίωση της ελκυστικότητας της υπαίθρου και την ενίσχυση της συμπληρωματικότητας και ισορροπίας μεταξύ αστικών κέντρων και αγροτικών περιοχών.

- Η βελτίωση της πρόσβασης σε βασικά δίκτυα μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών και η ανάπτυξη των σχετικών υποδομών.

- Η βελτίωση της ποιότητας ζωής, σε συνδυασμό με τη διαφύλαξη των ιδιαιτεροτήτων κάθε περιοχής, και η παροχή δυνατοτήτων επιλογής προτύπων διαβίωσης.

- Η ενίσχυση των κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών (εκπαίδευση, υγεία, κοινωνική πρόνοια, αθλητισμός).

γ. Η διαφύλαξη - προστασία του περιβάλλοντος και, κατά περίπτωση, η αποκατάσταση και / ή ανάδειξη των ευαίσθητων στοιχείων της φύσης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται:

- στον περιορισμό παραγόντων υποβάθμισης του χώρου, όπως η υπέρμετρη αστική εξάπλωση και η διάσπαρτη δόμηση,

- στη διατήρηση της βιοποικιλότητας, στην πρόληψη της ρύπανσης, καθώς και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής,

- στην πρόληψη και την αντιμετώπιση φυσικών και τεχνολογικών καταστροφών και στην αποκατάσταση των πληγεισών περιοχών.

Περαιτέρω ιδιαίτερης σημασίας επιδίωξη αποτελεί η αναβάθμιση της ποιότητας σχεδιασμού του οικιστικού χώρου και η προώθηση της ανάπλασης υποβαθμισμένων περιοχών ιδιαίτερα σε αστικοποιημένες ζώνες και σε ζώνες έντονης τουριστικής ανάπτυξης.

δ. Εν όψει των οξύτατων προβλημάτων που προκαλεί η αλλαγή κλίματος με ταχύτατους ρυθμούς, τίθενται οι εξής στόχοι:

- συνεχής μέριμνα για την εξοικονόμηση ενέργειας,

- προώθηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας φιλικότερων προς το περιβάλλον, ιδίως δε ανανεώσιμων πηγών ενέργειας,

- ενίσχυση των φυσικών αναδραστικών μηχανισμών (δάση, υγρότοποι, κ.λπ.),

- προσαρμογή της χώρας στις νέες συνθήκες που διαγράφουν οι κλιματικές αλλαγές και αντιμετώπιση των επιπτώσεων που αυτές συνεπάγονται (πυρκαγιές, πλημμύρες και διάβρωση, ξηρασία, υφαλμύρωση, απερήμωση και άλλα φυσικά φαινόμενα), με τη δημιουργία κατάλληλων προληπτικών μηχανισμών, υποδομών και σχεδίων δράσης.

ε. Η παροχή ενός συνεκτικού πλαισίου κατευθύνσεων για τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Άρθρο 3
Η θέση της χώρας στον ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο
Προοπτικές και δυνατότητες

1. Για τη βιώσιμη οργάνωση και την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη υιοθετούνται στρατηγικές επιλογές, οι οποίες αφορούν στη δυναμική ένταξη της Ελλάδας στο διεθνές και ιδιαίτερα στο ευρωπαϊκό περιβάλλον.

Η ένταξη αυτή, η οποία διαγραμματικά απεικονίζεται στους χάρτες 3.1 και 3.2., θεωρείται προϋπόθεση για την ανάπτυξη του εθνικού χώρου.

Ο ευρωπαϊκός και ο διεθνής χώρος, ο οποίος ενδιαφέρει ιδιαίτερα την Ελλάδα για την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας, περιλαμβάνει:

- Τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Τα κράτη των Δυτικών Βαλκανίων, δηλαδή την Αλβανία, τη Σερβία, το Μαυροβούνιο, την πΓΔΜ, τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη και την Κροατία.
- Την Τουρκία, που έχει αρχίσει διαπραγματεύσεις για την ένταξή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Τα κράτη του Εύξεινου Πόντου και της Ανατολικής Ευρώπης.
- Τα κράτη της Μεσογείου, της Ερυθράς θάλασσας και της Εγγύς Ανατολής.

Ο ευρύς προσδιορισμός του χώρου αποβλέπει στην καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών που προκύπτουν από την παγκοσμιοποίηση και την ανάπτυξη υποδομών και δικτύων μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων, καθώς και δικτύων ενέργειας και επικοινωνίας.

2. Διακρίνονται τρεις άξονες προσανατολισμού της χώρας:

- ΒΔ, προς το ευρωπαϊκό κεντρικό αναπτυξιακό σύμπλεγμα.
- Β-ΒΑ, προς τα Βαλκάνια, τη νέα Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη και
- Ν., προς τη Ν.Α. και την ευρύτερη Μεσόγειο, καθώς και προς την Ερυθρά θάλασσα.

Η ολοκλήρωση των τριών αυτών αξόνων μπορεί να καταστήσει τη χώρα διεθνή κόμβο, εντός ενός ρευστού γεωπολιτικού περιβάλλοντος.

Ο υφιστάμενος ευρωπαϊκός άξονας

Η γεωγραφική θέση της χώρας, μακριά από τα οικονομικά κέντρα και τις μεγάλες αγορές της δυτικής Ευρώπης, επιβάλλει την εφαρμογή πολιτικής που αφ' ενός θα αξιοποιεί τις ευκαιρίες που θα δημιουργηθούν από την περαιτέρω ανάπτυξη των χωρών της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης και αφ' ετέρου θα ενδυναμώνει τη σύνδεση της χώρας με το ευρωπαϊκό κέντρο.



Χάρτης 3.1: Ένταξη της Χώρας στον Ευρωπαϊκό και ευρύτερο της χώρο.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όρια Κρατών
- Όρια Περιφερειών
- Η Ευρώπη των 27
- Εξωτερικό όριο της ΕΕ27
- Θαλάσσια Όρια της ΕΕ
- Πρωτεύουσες - Πύλες των Χωρών της ΕΕ
- Πρωτεύουσες - Πύλες των περιφερειακών Χωρών

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ

Υπεροχή από το μέσο κατά κεφαλή ΑΕΠ της ΕΕ

- Πολύ Μεγάλη
- Μεγάλη
- Μικρή
- Βαθμός Συμμετοχής στο Συνολικό Περιφερειακό ΑΕΠ της ΕΕ
- Μέτωπο Συγκέντρωσης
- Τάσεις Διάχυσης
- Άξονας Μεσογειακής Συνεργασίας
- Κύριοι Άξονες Προσανατολισμού της Χώρας

* Πηγή: 3η Έκθεση για τη συνοχή



Χάρτης 3.2: Η Ελλάδα στο Βαλκανικό χώρο.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Ορια Κρατών
- Ορια Περιφερειών
- Η Ευρώπη των 27
- Εξωτερικό όριο της ΕΕ27

ΠΟΛΕΙΣ - ΠΥΛΕΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.

- Πρωτεύουσες / Μητροπολιτικά Κέντρα
- Λοιπές Πόλεις Πύλες

(μέγεθος σε χιλιάδες κατοίκους - Πηγή: EUROSTAT)

10.000 και άνω · 6.000 ως 10.000 · 2.000 ως 6.000 · 1.000 ως 2.000 · 500 ως 1.000 · 200 ως 500

- Πρωτεύουσες και πόλεις πύλες των περιφερειακών χωρών

ΚΥΡΙΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΚΥΡΙΟΙ ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟΙ ΧΕΡΣΑΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ

- IV - BERLIN / NURNBERG - PRAHA - BRATISLAVA - BUDAPEST - KOSTANTA / THESSALONIKI / ISTANBUL
- IX - HELSINKI - KIEV / MOSKOW - ODESSA / KISHINEV / BUCUREST - PLOVDIV - ALEXANDROUPOLIS
- V - TRIESTE - LJUBLJANA - BRATISLAVA - UZGOROD - LVOV - KIEV
- VII - ΔΟΥΝΑΒΗΣ - ΥΔΑΤΙΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ DANUB - WATER CORRIDOR
- VIII - DURRES - TIRANA/IEROPIGI - SKOPJE - SOFIA - ORMENIO / BURGAS - VARNA
- X - SALZBURG - ZAGREB / BUDAPEST - BELGRADE - SKOPJE - THESSALONIKI / VELES - FLORINA - KOZANI / NIS - SOFIA
- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

- ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΧΩΡΑΣ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ

ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- Διευρωπαϊκά / Πανευρωπαϊκά δίκτυα

Βαλκάνια και ο πέραν αυτών χώρος

Η Ευρώπη των 27 παρέχει ευκαιρίες για νέες διακρατικές σχέσεις που αφορούν και χώρες πέραν των άμεσων συνόρων της Ελλάδας, όπως είναι οι ανατολικές χώρες και αυτές του Ευξείνου Πόντου, καθώς και για συνδέσεις με πιο μακροπρόθεσμο ορίζοντα, δηλαδή με τις, εκτός Ε.Ε., βαλκανικές χώρες (Αλβανία, πΓΔΜ και Σερβία).

Για την ενίσχυση και διεύρυνση των σχέσεων αυτών, η χώρα είναι σκόπιμο να συμμετέχει στην προσπάθεια προώθησης της δημιουργίας δύο νέων πανευρωπαϊκών διαδρόμων κατά μήκος καταρχήν των ακτών του Εύξεινου Πόντου (Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο - Μπουργκάς - Βάρνα - Κωστάντζα - Βουκουρέστι) αλλά και της Αδριατικής (Γιάννενα / Σιάτιστα - Τίρανα - Σπλιτ - Ριέξα - Λουμπλιάνα - Τεργέστη - Σάλτσμπουργκ).

Ο χώρος της Μεσογείου

Η Μεσόγειος Θάλασσα αποτελεί μία από τις στρατηγικά σπουδαιότερες θαλάσσιες οδούς του πλανήτη μας. Ο ιστορικός προσανατολισμός της χώρας προς τη Μέση Ανατολή και τις χώρες των παραλίων της ΝΑ Μεσογείου ενισχύεται με την ένταξη της Κύπρου στην Ευρώπη των 27, η ενδυνάμωσή του όμως θα εξαρτηθεί από τις γενικότερες συνθήκες στις χώρες αυτές.

Στη λειτουργική ολοκλήρωση των μετακινήσεων στο θαλάσσιο χώρο της Μεσογείου, μπορεί να συμβάλλει και η υπερπόντια ελληνική ναυτιλία με την παγκόσμια εμβέλεια που διαθέτει.

3. Στη νέα Ευρώπη της διεύρυνσης, τα σύνορα της χώρας εξακολουθούν, τόσο στο χερσαίο όσο και στο θαλάσσιο χώρο, να συνιστούν, σε μεγάλο βαθμό, και εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε.. Για ένα απροσδιόριστο χρονικό διάστημα, η χώρα θα συνεχίσει να είναι χώρα υποδοχής και εγκατάστασης μεταναστών, γεγονός που αποτελεί πρόκληση για την επίτευξη του στόχου της κοινωνικής συνοχής.

Η νέα σύνθεση του πληθυσμού και της απασχόλησης αλλά και το νέο πολυπολιτισμικό πρότυπο συμβάλλουν στην ανάπτυξη της χώρας, αλλά και στην ανάπτυξη σχέσεων με τις, εκτός Ε.Ε., χώρες προέλευσης των μεταναστών.

Ανάλογες μετακινήσεις μπορούν να αναμένονται και εντός της Ε.Ε., αναδεικνύοντας νέα πρότυπα κατοίκησης και εποχικότητας, από και προς τον ευρωπαϊκό Βορρά.

4. Προϋπόθεση για την αποτελεσματική συμμετοχή της Ελλάδας στο διεθνή και τον ευρωπαϊκό χώρο αποτελεί η ανάπτυξη λειτουργιών διακρατικής εμβέλειας και η ενδυνάμωση της διεθνούς θέσης και εικόνας της, με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, στις παρακάτω κατευθύνσεις:

- Ενισχύεται η ένταξη της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης στα διεθνή και ευρωπαϊκά μητροπολιτικά δίκτυα, με διακριτούς ρόλους για καθένα από τα δύο αυτά αστικά κέντρα (Αθήνα: εκσυγχρονισμός της εθνικής οικονομίας, τεχνολογίες αιχμής και πολιτισμός, Θεσσαλονίκη: στήριξη και διεύρυνση του μητροπολιτικού της ρόλου και ανάδειξή της σε κέντρο κατανάλωσης και χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών για τις Βαλκανικές και τις Παρευξείνιες χώρες). Επίσης, ενισχύεται ο ρόλος των δύο πόλεων ως ιστορικών και διαχρονικών κέντρων της Μεσογείου και ως σημαντικών τουριστικών προορισμών.

- Ενθαρρύνεται η χρήση του δικτύου των αστικών κέντρων της χώρας και της υπαίθρου για την ανάπτυξη και την ενίσχυση κοινών δράσεων και συνεργασιών με τις χώρες των τριών αξόνων συνεργασίας, οι οποίοι περιγράφονται στην παράγραφο 2, στους τομείς του πολιτισμού, του αθλητισμού, της παιδείας, του τουρισμού και της προστασίας του φυσικού και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, καθώς και της δημιουργίας κοινών υποστηρικτικών υποδομών (συγκοινωνιακών, ενεργειακών, κ.λπ.) και εξυπηρετήσεων (ιδίως εγκαταστάσεων υγείας και τηλεϊατρικής).

- Ενθαρρύνεται, επίσης, υπό το πρίσμα της διεθνούς και ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας, η ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ πόλεων, τόσο σε εθνική όσο και σε ευρωπαϊκή κλίμακα, στους τομείς της κοινωνίας της γνώσης, της ποιότητας και της τεχνολογίας. Παράλληλα, προωθείται η ανάπτυξη συνεργειών αφ' ενός μεταξύ των περιφερειακών οικονομιών και αφ' ετέρου μεταξύ των νέων τεχνολογιών -ιδιαίτερα της πληροφορικής- και των δραστηριοτήτων αιχμής και καινοτομίας.

- Προβάλλεται ο προϊστορικός, ο κλασικός, ο βυζαντινός και ο νεότερος πολιτισμός, ως στοιχείο σύνδεσης με τον ευρωπαϊκό και το Μεσογειακό χώρο, καθώς και με τη Μέση Ανατολή, και αξιοποιείται, μαζί με τις σύγχρονες πολιτιστικές δημιουργίες και το φυσικό πλούτο της χώρας, όχι μόνο για την προσέλκυση επισκεπτών, αλλά και για την ευρύτερη ακτινοβολία του τόπου.

- Αναδεικνύονται, στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης, τα στοιχεία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος στην ύπαιθρο, στους οικισμούς και στα αστικά κέντρα. Τα στοιχεία αυτά μπορεί να συμβάλλουν στη συνολική βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος και να καταστήσουν τις οικιστικές περιοχές της χώρας ελκυστικούς τόπους διαμονής και εργασίας.

Άρθρο 4
Συνθετική παρουσίαση των στρατηγικών επιλογών οργάνωσης του εθνικού χώρου

Βασική στρατηγική επιλογή του Γενικού Πλαισίου αποτελεί η υιοθέτηση ενός προτύπου βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, βασισμένου στη συγκρότηση πλέγματος πόλων και αξόνων ανάπτυξης, που θα ενισχύει την ανταγωνιστική παρουσία της χώρας στο διεθνές περιβάλλον και θα προωθεί την κοινωνική και οικονομική συνοχή, με διάχυση της ανάπτυξης στο σύνολο του εθνικού χώρου, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος.

Το πλέγμα αυτό, προσαρμοσμένο στους περιορισμούς του γεωγραφικού ανάγλυφου, περιλαμβάνει τα κύρια

αστικά κέντρα, συναρθρώνεται με τις περιοχές ανάπτυξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και υποστηρίζεται από ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών, επικοινωνιών και ενέργειας.

Το πρότυπο αυτό περιλαμβάνει κατευθύνσεις και μέτρα για:

- την ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη των κύριων παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθώς και τη χωρική διάρθρωση, εξειδίκευση και εξασφάλιση της μεταξύ τους συμπληρωματικότητας,
- τη χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου και ειδικότερα τη χωρική ανάπτυξη στα Μητροπολιτικά κέντρα, καθώς και τη συνεργασία και την εταιρική σχέση πόλης-υπαίθρου,
- τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του ορεινού, παράκτιου, νησιωτικού και αγροτικού χώρου, καθώς και των παραμεθόριων περιοχών,
- τη βιώσιμη χρήση και διαχείριση του θαλάσσιου χώρου,
- τη διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του εθνικού φυσικού και πολιτιστικού πλούτου, τη διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, τη βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, καθώς και την αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών και των επιπτώσεων των φυσικών καταστροφών,
- τη γεωγραφική ανασυγκρότηση της χώρας με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων,
- την εφαρμογή, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του Γενικού Πλαισίου.

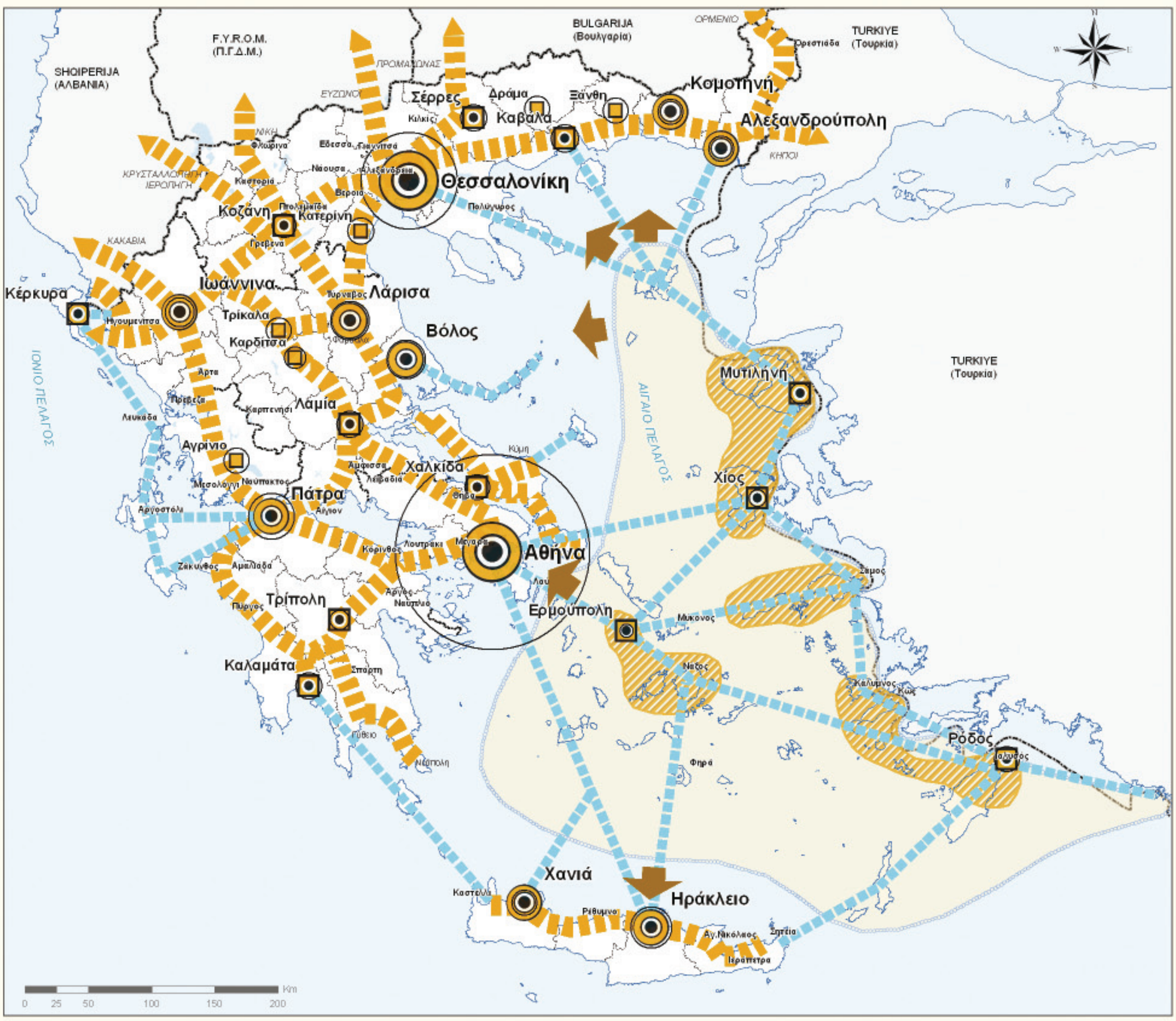
Οι ανωτέρω κατευθύνσεις εξειδικεύονται στα επόμενα άρθρα.

ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ
ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Άρθρο 5
Χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης, καθώς και των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων-πυλών και συνδέσεων της χώρας

Α. Γενικά

Για την προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής στο σύνολο του εθνικού χώρου και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς του στο διεθνές περιβάλλον, επιδιώκεται η πολυκεντρική οργάνωσή του, με το μετασχηματισμό του διπολικού μοντέλου σε πολυκεντρικό και τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλέγματος αστικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης. Για τα νησιά του Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, το πλέγμα αυτό, όπως αποτυπώνεται διαγραμματικά στο Χάρτη 5, λαμβάνει τη μορφή ενός πολυπολικού αναπτυξιακού συμπλέγματος, με εσωτερικές διασυνδέσεις και διασύνδεσή του με την ηπειρωτική χώρα και την Κρήτη. Για τις μειονεκτικές περιοχές επιδιώκεται η ενδογενής - τοπική ανάπτυξη με τη δημιουργία της απαραίτητης υποδομής, την παροχή υπηρεσιών και την αξιοποίηση των τοπικών πόρων και του ανθρώπινου δυναμικού. Για την αξιοποίηση και τη διάχυση της δυναμικής των πόλων ανάπτυξης στα μικρότερα αστικά κέντρα και την ύπαιθρο απαιτείται η εγκαθίδρυση εταιρικής σχέσης μεταξύ τους με την προώθηση των αναγκαίων δράσεων.



Χάρτης 5: Πύλες - Πόλοι και Άξονες Ανάπτυξης

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- Μητροπόλεις
- Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι
- Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι
- Λοιποί εθνικοί πόλοι

ΙΕΡΑΡΧΙΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥΣ 2001

1.000.000 500.000 100.000 50.000 10.000

ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- Κύριοι χερσαίοι άξονες ανάπτυξης
- Θαλάσσιοι άξονες σύνδεσης

ΠΟΛΥΠΟΛΙΚΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

- Περιοχή νησιωτικού πολυπολικού συμπλέγματος
- Κύριες αναπτυξιακές ενότητες
- Εξωτ.: κύριες λειτουργικές συνδέσεις με ηπειρωτική χώρα & Κρήτη.

*Πηγή: ΕΣΥΕ - Απογραφή 2001

Στο πλαίσιο αυτό, τίθενται οι εξής βασικές επιδιώξεις:

Α1. Ηπειρωτική χώρα, Κρήτη και πλησίον αυτών νησιά.

- Το διαμορφούμενο δίκτυο αστικών πόλων εντάσσεται σε ένα πλέγμα αξόνων ανάπτυξης, που συναρθρώνεται με τα λοιπά οικιστικά κέντρα, τους μικρότερους οικισμούς και τις περιοχές ανάπτυξης παραγωγικών, οικονομικών και διοικητικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών. Το πλέγμα αυτό υποστηρίζεται από τα στρατηγικά δίκτυα μεταφορών και υποδομών και διασυνδέεται με τις πύλες εισόδου - εξόδου της χώρας.

- Στο πλέγμα αυτό εντάσσονται και τα πλησίον της ηπειρωτικής χώρας και της Κρήτης νησιά (Ιόνια, Σποράδες, νησιά του Αργοσαρωνικού, Θάσος, Σαμοθράκη κ.ά.) τα οποία αναμένεται να επωφεληθούν πολλαπλά από τη διάχυση της ανάπτυξης που θα κορυφωθεί με την ολοκλήρωση των αξόνων ανάπτυξης, αλλά και να συμβάλλουν στην ενδυνάμωση των αξόνων αυτών με την ανάπτυξη δράσεων διεθνούς και εθνικής εμβέλειας με κύριο προσανατολισμό τον τουρισμό, τον πολιτισμό και το περιβάλλον, καθώς και άλλων δραστηριοτήτων για τις οποίες διαθέτουν συγκριτικά πλεονεκτήματα. Επιπλέον, επιδιώκεται η ανάπτυξη δράσεων που συνδέονται με τα προβλήματα του νησιωτικού χώρου, αναπτύσσοντας στην κατεύθυνση αυτή σχετικές συνεργασίες.

- Για την ενίσχυση της δυναμικής του πλέγματος αυτού και την εξασφάλιση της χωρικής συνοχής με την ισόρροπη, κατά το δυνατό, διάχυση της ανάπτυξης στο σύνολο της επικράτειας, δίδεται έμφαση στη συμπληρωματικότητα των ρόλων των πόλεων, στην εξειδίκευση των περιφερειακών και τοπικών συστημάτων ανάπτυξης, στην ενίσχυση των δικτύων τεχνογνωσίας έρευνας και τεχνολογίας, καθώς και του ανθρώπινου δυναμικού.

- Κατά τη διαδικασία ολοκλήρωσης των αξόνων ανάπτυξης λαμβάνονται μέτρα για την αντιμετώπιση συγκρούσεων χρήσεων γης που ανακύπτουν αφ' ενός από την ανάγκη ανάπτυξης του αστικού χώρου και σημαντικών για τη χώρα παραγωγικών δραστηριοτήτων και αφ' ετέρου από την ανάγκη προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου της χώρας.

- Ειδική μέριμνα λαμβάνεται για την ενδογενή και ολοκληρωμένη ανάπτυξη με τη δημιουργία υποδομών, την παροχή υπηρεσιών και τη διευκόλυνση των μετακινήσεων, με τη μείωση του κόστους μεταφοράς και των χρονοαποστάσεων στις απομονωμένες ή δυσπρόσιτες περιοχές της χώρας (ορεινός, παραμεθόριος και νησιωτικός χώρος).

Α2. Πολυπολικό αναπτυξιακό σύμπλεγμα νήσων Βορείου και Νοτίου Αιγαίου

- Οργανώνεται ως αυτόνομη χωρική – αναπτυξιακή ενότητα στην οποία επιδιώκεται η ανάπτυξη δράσεων διεθνούς και εθνικής εμβέλειας με την προώθηση της συνεργασίας των αστικών κέντρων των νησιών και τη δημιουργία ενός πλέγματος οικονομικής και πολιτιστικής δραστηριότητας μεταξύ τους με κύριο προσανατολισμό τον τουρισμό, τον πολιτισμό και το περιβάλλον, αξιοποιώντας παράλληλα και άλλες δραστηριότητες στις οποίες τα κατ' ιδίαν νησιά διαθέτουν συγκριτικό πλεονέκτημα (όπως, επί παραδείγματι, η μαστίχα Χίου, η εξόρυξη στη Μήλο, στο Γιαλί και στην Τήνο, ή η μικρή μεταποιητική δραστηριότητα που συνδέεται με την παραγωγή ποιοτικών προϊόντων του πρωτογενούς τομέα, στον κλάδο τροφίμων-ποτών, στο σύνολο του νησιωτικού συμπλέγματος, ή ο αναρριχητικός, ο αλιευτικός και καταδυτικός τουρισμός στην Κάλυμνο και άλλα νησιά κ.ά.).

- Ιδιαίτερη μέριμνα λαμβάνεται για την άρση της απομόνωσης των νησιών του Βορείου και του Νοτίου Αιγαίου, με την ανάπτυξη των συνδέσεων των κύριων αναπτυξιακών ενοτήτων τους (στις οποίες συναρθρώνονται λειτουργικά τα μικρότερα νησιά) τόσο μεταξύ τους, όσο και με τους κύριους πόλους του ηπειρωτικού χώρου και της Κρήτης (Χάρτες 5 και 6). Για την ανάπτυξη των συνδέσεων αυτών, που λειτουργούν ως νοητή προέκταση των υποδομών που υποστηρίζουν τους χερσαίους άξονες ανάπτυξης και ενισχύουν τη συνοχή και την ανταγωνιστικότητα της ενότητας στο σύνολό της, προωθούνται τα αναγκαία έργα υποδομής και οι κατάλληλες δράσεις σύμφωνα με όσα ειδικότερα προβλέπονται στο άρθρο 6 του παρόντος.

Οι ως άνω επιδιώξεις εξειδικεύονται περαιτέρω ως εξής:

Β. Πόλοι ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας, της Κρήτης και των πλησίον αυτών νησιών

Οι πόλοι ανάπτυξης κατατάσσονται σε τέσσερις ιεραρχημένες κατηγορίες ως εξής:

1. Μητροπολιτικά κέντρα: Περιλαμβάνουν τα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης που αποτελούν και τους κύριους αστικούς πόλους-πύλες σε διεθνές επίπεδο. Για καθένα από τα κέντρα αυτά επιδιώκεται ειδικότερα:

Αθήνα:

- Η ενίσχυση και εδραίωση του ρόλου της Αθήνας ως «πόλης-πύλης» και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε..

- Η προώθηση του ρόλου της ως επιχειρηματικού κέντρου σύνδεσης της Ε.Ε. με τη Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και τις Παρευξείνιες χώρες, σε δικτύωση με τις αντίστοιχες μητροπόλεις με σκοπό τη συγκρότηση ευρύτερων δυναμικών ζωνών οικονομικής ολοκλήρωσης.

- Η βελτίωση της ελκυστικότητάς της, με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος.

- Η λειτουργική εξειδίκευση του αναπτυξιακού ρόλου της, στη βάση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, για την κατάκτηση ευδιάκριτης ταυτότητας στο σύστημα των ευρωπαϊκών μητροπόλεων.

- Ο προσδιορισμός και η ενίσχυση δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας, η συγκέντρωση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (χρηματοπιστωτικό σύστημα, ασφάλειες, ναυτιλία), η ανάδειξή της σε διεθνή κόμβο μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου, σε κέντρο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, σε οικουμενική πολιτιστική μητρόπολη, σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα (με έμφαση στον πολιτιστικό και συνεδριακό τουρισμό, αλλά και με δυνατότητες παραθεριστικού τουρισμού σε παράλιες περιοχές της Αττικής και πλησίον νησιά), σε κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας και σε προορισμό μεγάλων αθλητικών εκδηλώσεων.

- Η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως εθνικού μητροπολιτικού κέντρου και ως πόλου διάχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής στο σύνολο του εθνικού χώρου, στο πλαίσιο της ισόρροπης και πολυκεντρικής περιφερειακής ανάπτυξης.

Θεσσαλονίκη

- Η ενίσχυση του ρόλου της Θεσσαλονίκης ως «πόλης-πύλης» και προκειμένου να λειτουργήσει ως περιφερειακός μητροπολιτικός πόλος της Ε.Ε..

- Η ενίσχυση του ρόλου της ως πολιτιστικής μητρόπολης, ως σημαντικού ιστορικού και διαχρονικού κέντρου της Μεσογείου και ως πόλου τουρισμού και αναψυχής με ακτινοβολία στα Βαλκάνια και στις χώρες του Ευξείνου Πόντου (αξιοποίηση της σχέσης της με τη Χαλκιδική, το Άγιο Όρος και άλλους τόπους ιδιαίτερης περιβαλλοντικής και πολιτιστικής αξίας).

- Η ενίσχυση του ρόλου της ως επιχειρηματικού / εμπορικού συνδέσμου της Ε.Ε. με τα Βαλκάνια και τις χώρες του Εύξεινου Πόντου.

- Η ανάδειξή της σε βαλκανικό πόλο εκπαίδευσης, έρευνας και καινοτομίας, σε κόμβο μεταφορών και διαμετακόμισης, καθώς και σε κέντρο παροχής κοινωνικών υπηρεσιών (εκπαίδευση, υγεία).

- Η βελτίωση της λειτουργικότητάς της σε όλους τους τομείς (οικονομία, πολιτισμός, εκπαίδευση, υγεία, αναψυχή).

- Η βελτίωση της ελκυστικότητάς της, με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος.

- Η σταδιακή εξισορρόπηση με την Αθήνα.

2. Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι: Περιλαμβάνουν ιδιαίτερα σημαντικά αστικά κέντρα, που είτε είναι σημερινές έδρες περιφερειών είτε συνδέονται λειτουργικά με αυτές, ενισχύοντας την αναπτυξιακή τους πορεία. Πρόκειται για την Πάτρα, το δίπολο Λάρισα-Βόλος, τα Ιωάννινα, το δίπολο Ηράκλειο-Χανιά και το δίπολο Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη.

Στους παραπάνω πόλους επιλέγεται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων και υπηρεσιών διεθνούς και εθνικής ακτινοβολίας, καθώς και η συμμετοχή τους στην ανάπτυξη διεθνών δικτύων συνεργασίας.

Ειδικότερα, για την εδραίωση του διακριτού ρόλου ενός εκάστου των προαναφερόμενων πόλων, προωθούνται:

Πάτρα

- Ανάδειξη της Πάτρας σε εθνικό πόλο-πύλη και διαμετακομιστικό - εμπορευματικό κέντρο στον Αδριατικό διάδρομο.

- Ανάδειξή της σε κέντρο πολιτισμού.

- Ενίσχυσή της στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας-τεχνολογίας, του τουρισμού και της υγείας.

- Αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης ΠΑΘΕ και Δυτικού (Ιόνιας οδού) και ενίσχυση του ρόλου της στον ευρύτερο χώρο της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος).

Λάρισα – Βόλος

- Ισχυροποίηση του δίπολου Λάρισα-Βόλος, το οποίο παρουσιάζει αυξανόμενα στοιχεία δικτύωσης και συμπληρωματικές εξειδικεύσεις και υποδομές.

- Ανάδειξη του διπόλου σε κέντρο οικονομικής ανάπτυξης μίας ευρύτερης δυναμικής περιοχής στην οποία περιλαμβάνονται και σημαντικά αστικά και ημι-αστικά κέντρα των νομών Μαγνησίας και Λάρισας.

- Ενίσχυση της συνεργασίας με τα δύο μητροπολιτικά κέντρα, όπως και με τους εθνικούς πόλους Ιωαννίνων και Πάτρας, που αποτελούν ισχυρά σημεία έλξης στον εθνικό χώρο λόγω της ανάπτυξης των βορειοδυτικών - δυτικών πυλών της χώρας.

- Ενίσχυση, επίσης, της συνεργασίας με τη Λαμία, τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα.

- Ενίσχυση του δίπολου στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας - τεχνολογίας, του αθλητισμού και της υγείας.

- Ενίσχυση της Λάρισας ως κέντρου των κλάδων αγροδιατροφής και μεταποίησης βιομηχανικών φυτών και του Βόλου ως παραδοσιακού βιομηχανικού κέντρου με εξειδίκευση στους κλάδους της τσιμεντοβιομηχανίας και της μεταλλουργίας και ως κέντρου μιας ευρύτερης περιοχής ανάπτυξης τουρισμού (Πήλιο, Σποράδες).

Ιωάννινα

- Ανάδειξη των Ιωαννίνων σε πόλο διακρατικών συνεργασιών και διασυνοριακής δικτύωσης, ιδιαίτερα στη δυτική περιοχή των Βαλκανίων και στον Αδριατικό διάδρομο, μέσω και της αναβάθμισης του ρόλου της Ηγουμενίτσας ως πύλης εισόδου της χώρας και της ανάδειξής της σε πόλο που να λειτουργεί συμπληρωματικά.

- Ισχυροποίηση των συνεργασιών αφ' ενός με το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης και αφ' ετέρου με τους εθνικούς πόλους Λάρισας-Βόλου (δίπολο) και Πάτρας.

- Ενίσχυση της συνεργασίας με τα νησιά του Ιονίου (Κέρκυρα, Λευκάδα), με έμφαση σε σημαντικούς για την ανάπτυξη των νησιών τομείς (π.χ. τουρισμός, υγεία).

- Ενίσχυση στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας-τεχνολογίας, του αθλητισμού και της υγείας.

- Ανάδειξη των Ιωαννίνων σε ευρύτερο κέντρο: α) εναλλακτικών, κυρίως, μορφών τουρισμού, σε συνδυασμό με την ανάδειξη των σημαντικών, τοπικών, φυσικών και πολιτιστικών πόρων, β) δραστηριοτήτων του πρωτογενούς τομέα (ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την παραγωγή προϊόντων με βιολογικές μεθόδους, ονομασίας προέλευσης κ.ά.) και γ) καλλιτεχνικής επεξεργασίας ευγενών μετάλλων.

Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη

Ενίσχυση του δίπολου Κομοτηνής-Αλεξανδρούπολης με:

- Ανάδειξη της Αλεξανδρούπολης σε διεθνή ενεργειακό κόμβο και πύλη στο θαλάσσιο διάδρομο Μεσογείου-Ευξείνου Πόντου.

- Ενίσχυση της θέσης του διπόλου στα διεθνή δίκτυα χερσαίων μεταφορών (σύνδεση με τις θαλάσσιες πύλες της Βουλγαρίας, το διαγώνιο άξονα «Κεντρική Ευρώπη – Βελιγράδι – Σόφια – Κωνσταντινούπολη» κ.λπ.).

- Ενίσχυσή του στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας-τεχνολογίας, του αθλητισμού και της υγείας.

- Ενίσχυση της σύνδεσης με το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης.

- Ενίσχυση των σχέσεων με το νησιωτικό χώρο του Βορείου Αιγαίου, ιδιαίτερα με τις νήσους Σαμοθράκη και Λήμνο.

Ηράκλειο – Χανιά

- Ενίσχυση του δίπολου Ηράκλειο-Χανιά στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας-τεχνολογίας, του αθλητισμού και της υγείας.

- Ανάδειξη του διπόλου σε κέντρο ανάπτυξης μιας ευρύτερης δυναμικής περιοχής στην οποία περιλαμβά-

νονται και οι νομοί Ρεθύμνου και Λασιθίου, ιδίως στους τομείς: α) του τουρισμού, σε συνδυασμό με την ανάδειξη των σημαντικών, τοπικών, φυσικών και πολιτιστικών πόρων, β) των δραστηριοτήτων του πρωτογενή τομέα (ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την παραγωγή προϊόντων με βιολογικές μεθόδους, ονομασίας προέλευσης κ.ά.), γ) της μεταποίησης και της διακίνησης προϊόντων, δ) των μεταφορών, με την ανάπτυξη αερολιμενικών και λιμενικών υποδομών εθνικής ή και υπερεθνικής σημασίας, στο Ηράκλειο και τα Χανιά.

- Ενίσχυση της διασύνδεσης του Ηρακλείου και των Χανίων με το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας, με τα δυναμικά νησιωτικά αστικά κέντρα (Ερμούπολη, Μυτιλήνη, Χίο, Ρόδο), την Καλαμάτα, ως απόληξη του δυτικού άξονα της χώρας, καθώς και με τη Θεσσαλονίκη.

3. Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι: Στην κατηγορία αυτή, περιλαμβάνονται τα ακόλουθα ιδιαίτερα δυναμικά αστικά κέντρα: Κέρκυρα, Κοζάνη, Λαμία, Καβάλα, το δίπολο Τρίπολη - Καλαμάτα, οι Σέρρες και η Χαλκίδα. Στα πιο πάνω αστικά κέντρα προωθείται η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών των πόλεων και η καινοτομία, με στόχο την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού τους δυναμικού.

4. Λοιποί εθνικοί πόλοι: Περιλαμβάνονται τα ακόλουθα δυναμικά αστικά κέντρα: Αγρίνιο, Δράμα, Καρδίτσα, Κατερίνη, Ξάνθη και Τρίκαλα. Στους πιο πάνω πόλους προωθείται η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών, ενισχύεται ο ιδιαίτερος χαρακτήρας τους (παραγωγικός, πολιτιστικός) και αναβαθμίζεται το αστικό περιβάλλον, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Επίσης, ενισχύεται η ανάπτυξη δικτύων συνεργασίας μεταξύ γειτονικών αστικών κέντρων και η, μέσω αυτών, δημιουργία διπόλων ή πολυ-πόλων, όπως αυτών της Κοζάνης – Πτολεμαΐδας – Φλώρινας, της Καβάλας – Ξάνθης – Δράμας, των Τρικάλων – Καρδίτσας, της Άρτας – Πρέβεζας – Λευκάδας, του Αγρινίου – Μεσολογγίου και του Πύργου – Αμαλιάδας.

Γ. Κύριοι άξονες ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας και της Κρήτης

Προβλέπεται η ολοκλήρωση των παρακάτω κύριων αξόνων ανάπτυξης:

Ανατολικός χερσαίος άξονας: Αναπτύσσεται κατά μήκος του ΠΑΘΕ και συμπεριλαμβάνει την Εύβοια και τα πλησίον νησιά (Σποράδες και τα πλησίον της Αττικής νησιά). Περιλαμβάνει τα μητροπολιτικά κέντρα (πόλους) της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, πρωτεύοντες εθνικούς πόλους (Πάτρα, δίπολο Λάρισα–Βόλος) και άλλους σημαντικούς σε εθνικό επίπεδο πόλους ανάπτυξης (Λαμία, Χαλκίδα, Κατερίνη). Η ολοκλήρωσή του ενισχύει το σύνολο σχεδόν των αξόνων ανάπτυξης της χώρας με τους οποίους συνδέεται λειτουργικά. Συνδέεται άμεσα και έμμεσα (μέσω της Εγνατίας Οδού) με το σύνολο των χερσαίων πυλών εισόδου / εξόδου της χώρας, καθώς και με διεθνείς θαλάσσιους άξονες.

Βόρειος Άξονας: Αναπτύσσεται κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδας και συγκεκριμένα της Εγνατίας οδού, συμπεριλαμβάνοντας και τα πλησίον νησιά (Σαμοθράκη, Θάσος, Κέρκυρα). Περιλαμβάνει το Μητροπολιτικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, πρωτεύοντες εθνικούς πόλους (Ιωάννινα και το δίπολο Κομοτηνής – Αλεξανδρούπολης) και άλλους σημαντικούς σε εθνική κλίμακα πόλους ανάπτυξης (Κοζάνη, Καβάλα, Σέρρες, Ξάνθη και Δράμα), καθώς και τις διεθνείς πύλες της χώρας προς τα Βαλκάνια (Κακαβιά, Κρυσταλοπηγή / Ιεροπηγή, Νίκη, Εύζωνοι, Προμαχώνας, Ορμένιο), προς την Αδριατική / Ιταλία (Ηγουμενίτσα) και την Ευρωπαϊκή Τουρκία (Κήποι) και, κατ' επέκταση, προς τη Μικρά Ασία.

Δυτικός Άξονας: Διατρέχει την ηπειρωτική χώρα στα δυτικά του ορεινού συμπλέγματος της Πίνδου, των ορεινών σχηματισμών της Στερεάς Ελλάδος και της Πελοποννήσου, συμπεριλαμβάνοντας και τα πλησίον νησιά (Ιόνια νησιά). Περιλαμβάνει πρωτεύοντες εθνικούς αναπτυξιακούς πόλους (Ιωάννινα σε συνδυασμό με την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα) και άλλους, σημαντικούς σε εθνικό επίπεδο, πόλους ανάπτυξης (Κέρκυρα, Καλαμάτα και Αγρίνιο). Συνδέεται λειτουργικά προς βορρά με τα δυτικά Βαλκάνια, δυτικά και νότια με διεθνείς θαλάσσιους άξονες και με την Κρήτη (Καστέλλι Κισσάμου).

Άξονας κεντρικής ενδοχώρας: Αναπτύσσεται κατά μήκος της Ε65 και του οδικού άξονα Λάρισα – Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη. Περιλαμβάνει σημαντικούς σε εθνικό επίπεδο, πόλους ανάπτυξης (Λαμία, Καρδίτσα Τρίκαλα και το δίπολο Κοζάνη / Πτολεμαΐδα), ενώ συνδέεται λειτουργικά με πρωτεύοντες εθνικούς αναπτυξιακούς πόλους (Ιωάννινα και το δίπολο Λάρισα-Βόλος).

Διαγώνιος Άξονας: Αναπτύσσεται κατά μήκος του οδικού άξονα Λαμία-Ιτέα / Άμφισσα-Αντίρριο – Πάτρα. Διασυνδέει άμεσα το διεθνές λιμάνι της Πάτρας με την κεντρική Ελλάδα, μέσω της Λαμίας, διευκολύνοντας τις ροές ανθρώπων και αγαθών.

Άξονας Κεντρικής Πελοποννήσου: Αναπτύσσεται κατά μήκος του οδικού άξονα Κόρινθος-Τρίπολη- Καλαμάτα / Σπάρτη - Γύθειο - Νεάπολη, συμπεριλαμβάνοντας και τα πλησίον νησιά (Κύθηρα, Αντικύθηρα).

Άξονας Κρήτης: Αναπτύσσεται κατά μήκος του βόρειου οδικού άξονα του νησιού, από τη Σητεία έως το Καστέλλι Κισσάμου, και σε αυτόν συναρθρώνεται ολόκληρη η αναπτυξιακή ενότητα της Κρήτης και των πλησίον αυτής νησιών. Συνδέεται λειτουργικά με άξονες ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας (Δυτικός και χερσαίος Ανατολικός), με το αναπτυξιακό νησιωτικό σύμπλεγμα Βορείου και Νοτίου Αιγαίου και με διεθνείς θαλάσσιους άξονες.

Δ. Πολυπολικό αναπτυξιακό νησιωτικό σύμπλεγμα Βορείου και Νοτίου Αιγαίου

Το ενιαίο αυτό σύμπλεγμα συγκροτείται από επί μέρους υποενότητες (του Β. Αιγαίου, των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων) οι οποίες αρθρώνονται γύρω από τις κύριες αναπτυξιακές ενότητες: α) Λέσβου–Χίου, η οποία περιλαμβάνει τους δευτερεύοντες εθνικούς πόλους Μυτιλήνης και Χίου, β) Σάμου – Ικαρίας, γ) Σύρου – Πάρου – Νάξου, η οποία περιλαμβάνει το δευτερεύοντα εθνικό πόλο της Ερμούπολης και δ) Ρόδου – Κω – Καλύμνου, η οποία περιλαμβάνει το δευτερεύοντα εθνικό πόλο της Ρόδου.

Για το νησιωτικό αυτό σύμπλεγμα, πέραν των όσων αναφέρονται στην παράγραφο Α2 του παρόντος άρθρου, επιδιώκονται επιπλέον τα εξής:

- Η ανάπτυξη δομών και σχέσεων διασυνοριακής συνεργασίας.

- Η ενίσχυση της συνεργασίας και της διασύνδεσης του νησιωτικού συμπλέγματος με την Αθήνα, την Κρήτη και τη Θεσσαλονίκη και, κατά περίπτωση, με άλλα αστικά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας (π.χ. Καβάλα, Αλεξανδρούπολη).

- Η ανάπτυξη συνεργασιών στους τομείς του τουρισμού, της αγροτικής παραγωγής, της μεταποίησης και της διακίνησης προϊόντων, της εκπαίδευσης, της έρευνας και τεχνολογίας, με έμφαση σε αντικείμενα αιχμής για το νησιωτικό χώρο, καθώς και της προστασίας της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

- Η ανάπτυξη του αθλητισμού και της υγείας.

- Η ανάπτυξη δράσεων για την αντιμετώπιση των ιδιαίτερων προβλημάτων του νησιωτικού χώρου και ιδίως της διοικητικής, συγκοινωνιακής και ενεργειακής εξυπηρέτησης, της διαχείρισης των υδατικών πόρων και των απορριμμάτων-αποβλήτων, του ελέγχου της δόμησης κ.ά..

Άρθρο 6
Χωρική διάρθρωση των στρατηγικής σημασίας δικτύων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών

Α. Μεταφορές

Α1. Γενικές κατευθύνσεις για τις μεταφορές

- Η ένταξη της χώρας στα διεθνή δίκτυα, η ομαλή λειτουργία του προτεινόμενου πλέγματος οικισμών και η υλοποίηση των αναπτυξιακών αξόνων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη βέλτιστη διάταξη των, στρατηγικής σημασίας, δικτύων υποδομών και κυρίως εκείνων των μεταφορών / συγκοινωνιών, επικοινωνιών και ενέργειας.

- Κύριο στόχο της χωρικής διάρθρωσης των στρατηγικών δικτύων αποτελεί η υποστήριξη του διεθνούς ρόλου της χώρας και η διάχυση της ανάπτυξης σε όλη την επικράτεια.

- Βασική επιδίωξη αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια, με σκοπό την αύξηση του βαθμού προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας, της μείωσης του χρόνου και του κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών, της ασφάλειας των μεταφορικών / συγκοινωνιακών υπηρεσιών (επιβατών, εμπορευμάτων και πεζών) και της μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων. Στο πλαίσιο αυτό, ενισχύονται οι υποδομές, τα μέσα και οι υπηρεσίες μεταφορών σταθερής τροχιάς (ηλεκτροκινούμενοι σιδηρόδρομοι, μετρό, τραμ κ.ά.) και η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, κυρίως σε διαδρομές που μπορεί να αποσπάσουν, με ανταγωνιστικό τρόπο, σημαντικό μέρος της μεταφορικής κίνησης από τις αεροπορικές και τις οδικές μεταφορές.

- Βασικό κριτήριο για την υλοποίηση νέων ή τη διατήρηση υφιστάμενων υποδομών μεταφορών συνιστά η συμβολή τους στο ισοζύγιο μεταξύ προστασίας του περιβάλλοντος και ανάπτυξης.

- Κρίσιμο στοιχείο αποτελεί η βελτίωση της προσβασιμότητας των ορεινών και γενικά των δυσπρόσιτων περιοχών και κυρίως των νησιωτικών περιοχών. Ο νησιωτικός πληθυσμός πρέπει να απολαμβάνει αναβαθμισμένες υπηρεσίες μεταφορών/συγκοινωνιών χαμηλού κόστους, υψηλής ποιότητας και ταχύτητας και αυξημένης συχνότητας δρομολογίων.

- Κρίσιμο θεωρείται επίσης, για την οργάνωση του νησιωτικού χώρου, στοιχείο, η ενίσχυση της εσωτερικής συνοχής του νησιωτικού χώρου, καθώς και της συμπληρωματικότητάς του με τον ηπειρωτικό χώρο. Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερης σημασίας θεωρείται η ενίσχυση της συνοχής των επί μέρους κύριων αναπτυξιακών ενοτήτων του νησιωτικού πολυπολικού συμπλέγματος Νοτίου και Βορείου Αιγαίου με τα γύρω νησιά, της μεταξύ τους σύνδεσης, καθώς και της σύνδεσής τους με την ηπειρωτική χώρα και την Κρήτη, μειώνοντας με τον τρόπο αυτόν τη σχετική εξάρτησή τους από το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και ενισχύοντας τις αναπτυξιακές τους δυνατότητες και επιλογές. Ομοίως, κρίσιμη θεωρείται η βελτίωση της επικοινωνίας των νησιών του Ιονίου με την ηπειρωτική χώρα μέσω της αναβάθμισης του εσωτερικού δικτύου των νησιών και των λιμενικών υποδομών.

- Ζωτικής επίσης σημασίας είναι η επέκταση της πολιτικής της επιδότησης των άγονων νησιωτικών γραμμών (για ακτοπλοϊκά πλοία, αεροπλάνα, υδροπλάνα), με αυστηρά ποιοτικά κριτήρια (τύπος, ταχύτητα και ηλικία μεταφορικού μέσου) που θα εξασφαλίζουν 12μηνη εξυπηρέτηση.

- Ιδιαίτερες υπηρεσίες, υποδομές και μέσα πρέπει να παρέχονται σε όλες τις κατηγορίες των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

- Με σκοπό τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση της απόδοσης των μέσων και των υπηρεσιών, κρίνεται αναγκαία η ανάπτυξη, στον κλάδο των μεταφορών και των συγκοινωνιών, ολοκληρωμένων συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών. Τα συστήματα αυτά απαιτούν τη δημιουργία αντίστοιχων κόμβων σε σημεία όπου επιτυγχάνονται οι βέλτιστες αποδόσεις των μέσων, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: (α) ότι εξασφαλίζεται η λειτουργική σύνδεση των μεταφορικών υποδομών (π.χ. οδικοί άξονες, σιδηροδρομικοί άξονες που συνδέουν λιμένες με αερολιμένες) και (β) ότι αναπτύσσονται και αξιοποιούνται, κατά συνδυαστικό και ολοκληρωμένο τρόπο, ηλεκτρονικά συστήματα συλλογής, μετάδοσης και διαχείρισης πληροφοριών, σε πραγματικό χρόνο, του μεταφορικού κλάδου.

Πιο αναλυτικά:

1. Για τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών επιβάλλεται να:

α. Ενισχυθούν περαιτέρω οι σιδηροδρομικές και θαλάσσιες υποδομές, για περιβαλλοντικούς λόγους και στόχο οι υπηρεσίες τους να καταστούν ανταγωνιστικές προς τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Οι θαλάσσιες, εξειδικευμένες, εμπορευματικές μεταφορές προσφέρονται για την κάλυψη σημαντικού εμπορευματικού φόρτου μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας. Ο ευρύτερος κλάδος της ναυτιλίας (ναυτιλιακές, ναυπηγοεπισκευαστικές, παραναυτιλιακές εταιρίες κ.ά.) οφείλει να ενισχυθεί περαιτέρω, καθώς προσφέρει τα μέγιστα στο εθνικό εισόδημα. Ταυτόχρονα, σκόπιμη κρίνεται η δημιουργία εξειδικευμένων «ναυτιλιακών συσπειρώσεων» (maritime clusters) που μπορούν να συμβάλουν στην αποδοτικότερη λειτουργία και την εξέλιξη του ευρύτερου κλάδου.

β. Δημιουργηθούν νέοι (ή να αναβαθμιστούν υφιστάμενοι) εξειδικευμένοι λιμένες και αερολιμένες εμπορευματικών μεταφορών, είτε σε κομβικές για το διεθνές εμπόριο περιοχές (σε συνδυασμό με ζώνες ελευθέρου εμπορίου) είτε σε περιοχές όπου διαπιστώνεται μεγάλος φόρτος εμπορευματικών μεταφορών.

γ. Εξαπλωθεί η χρήση της τυποποίησης και των διεθνών προτύπων στον κλάδο των εσωτερικών μεταφορών (χρήση εμπορευματοκιβωτίων, κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών με σύγχρονα συστήματα μεταφορτώσεων

κ.ά.), με σκοπό την αύξηση της απόδοσης του κλάδου. Το σύστημα αυτό μπορεί να εφαρμοστεί και για την εξυπηρέτηση του νησιωτικού χώρου από εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και για την ανάπτυξη αντίστοιχων λιμένων, καθώς και αεροπλάνων-υδροπλάνων (air cargo).

δ. Η σύνδεση των μεταφορικών κόμβων (λιμένες, αερολιμένες, εμπορευματικά κέντρα) να γίνεται με, όσο το δυνατόν, πιο αυτόνομα δίκτυα μεταφορών (οδικά ή/και σιδηροδρομικά), με σκοπό την αποφυγή φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης (σύγκρουση με αστικές χρήσεις).

ε. Αναπτυχθεί ένα, ανοιχτό, ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό σύστημα τροφοδοσίας, επεξεργασίας και διαχείρισης της «μεταφορικής» πληροφορίας, με σκοπό την ορθολογικότερη διαχείριση των μεταφορικών μέσων και των εμπορευματικών ροών. Στην κατεύθυνση αυτή πρέπει να αξιολογηθεί και η αναμενόμενη εφαρμογή, στο χρονικό ορίζοντα του παρόντος πλαισίου, του δορυφορικού συστήματος της Ε.Ε. «Galileo».

στ. Δημιουργηθούν κατά προτεραιότητα, με τη συνδρομή του κράτους, οργανωμένες υποδομές (εμπορευματικά κέντρα) εθνικής εμβέλειας για την εξυπηρέτηση των συνδυασμένων μεταφορών μοναδοποιημένων φορτίων (εμπορευματοκιβώτια) και των συναφών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (υπηρεσίες εφοδιαστικής-logistics και ελαφράς μεταποίησης). Οι υποδομές αυτές οφείλουν:

i) είτε να πληρούν αθροιστικά τα παρακάτω κριτήρια:

- να βρίσκονται σε άμεση επαφή με, δύο τουλάχιστον, βασικούς μεταφορικούς άξονες (αυτοκινητοδρόμους, σιδηροδρόμους, θαλάσσιους ή εναέριους διαδρόμους) και να χωροθετούνται, κατά προτίμηση, σε σημεία όπου συγκεντρώνεται υψηλός μεταφορικός φόρτος (αερολιμένες, θαλάσσιοι λιμένες, κύριοι μεθοριακοί σταθμοί, μεγάλες βιομηχανικές περιοχές κ.ά.),
- να βρίσκονται σε λειτουργική επαφή με δυναμικά αστικά κέντρα και, κυρίως, με περιοχές ανάπτυξης σημαντικής κίνησης λιανικού εμπορίου,

ii) είτε να δημιουργούνται ως προέκταση θαλάσσιων λιμένων στην ενδοχώρα με απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση, με σκοπό την αμεσότερη εξυπηρέτηση της ενδοχώρας και την αποφυγή των παράκτιων επεκτάσεων και των επιχωματώσεων.

Μικρότερες σε μέγεθος υπηρεσίες και οργανωμένες υποδομές εφοδιασμού μπορούν, σε δεύτερη φάση, να δημιουργηθούν και σε άλλες κατάλληλες θέσεις, ανάλογα με το ρόλο και την ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου, εφόσον στον οικείο νομό δεν λειτουργεί μεγάλο εμπορευματικό κέντρο.

ζ. Οργανωθεί ορθολογικά το σύστημα της αστικής διανομής των αγαθών στα σημεία εξυπηρέτησης του λιανικού ή/και χονδρεμπορικού εμπορίου. Η εφοδιαστική εξυπηρέτηση των σημείων αυτών -και κυρίως αυτών που βρίσκονται επί (ή πλησίον) των βασικών αστικών οδικών αξόνων ή ιστορικών κέντρων κ.ά.- πρέπει να γίνεται τις ώρες μη αιχμής (βραδινές ή πολύ πρωινές ώρες). Όπου δεν προβλέπονται υποχρεωτικές θέσεις στάθμευσης τροφοδοσίας (όπως σε υπεραγορές κ.ά., πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια για τη δημιουργία, κατά το δυνατόν, κατάλληλων χώρων στάθμευσης ή εσοχών σε πεζοδρόμια για την ομαλή διεξαγωγή της φορτοεκφόρτωσης και της κίνησης των οχημάτων στους δρόμους.

2. Για τον κλάδο των επιβατικών μεταφορών, στρατηγική κατεύθυνση αποτελεί η εφαρμογή των πλέον σύγχρονων προτύπων ασφάλειας (σε υποδομές και μέσα) και η εισαγωγή πιο «καθαρών» μέσων και επομένως η προώθηση των μέσων σταθερής τροχιάς. Προς την κατεύθυνση αυτή απαιτείται:

Στις αστικές μεταφορές απαιτείται:

- η εισαγωγή μηχανισμών διαχείρισης, παρακολούθησης, αξιολόγησης και αποτίμησης σειράς συγκοινωνιακών μεγεθών που σχετίζονται με τις αστικές συγκοινωνίες των μεγάλων πόλεων της χώρας,
- η διευκόλυνση της χρήσης του ποδηλάτου με μέτρα που θα εξειδικευθούν κατά περίπτωση στο τοπικό επίπεδο,
- ο σχεδιασμός να λαμβάνει υπόψη του την εξοικονόμηση ενέργειας και τη χαμηλή εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου.

Στις οδικές επιβατικές μεταφορές αστικού ή υπεραστικού τύπου, οι κύριοι άξονες της στρατηγικής κατεύθυνσης περιλαμβάνουν:

- την αύξηση της συνολικής κυκλοφοριακής ικανότητας του αστικού οδικού δικτύου, την προώθηση έργων παράκαμψης των κύριων αστικών κέντρων, την προώθηση μέτρων και έργων που ενισχύουν την ελκυστικότητα και την ποιότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.), με έμφαση στη μείωση των σχετικών χρονοαποστάσεων, τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και τη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ρύπανση, θόρυβος),
- τον περιορισμό της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων, τουλάχιστον κατά μήκος των σιδηροδρομικών αξόνων (συνδυασμένη χρήση σιδηροδρόμου - Ι.Χ. οχήματος),
- τη θέσπιση κινήτρων για οχήματα που διαθέτουν κινητήρες φιλικούς προς το περιβάλλον και ενσωματώνουν νέες αντιρρυπαντικές τεχνολογίες.

Ειδικότερα, για τις μαζικές οδικές μεταφορές, υιοθετούνται πολιτικές για:

- τη διαρκή αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, οι οποίοι εφεξής χωροθετούνται σε περιοχές που συνδέονται άμεσα με μέσα σταθερής τροχιάς ή με κόμβους υψηλής συγκέντρωσης επιβατικού κοινού (αερολιμένες, θαλάσσιοι λιμένες) και, εφόσον δεν υφίστανται τέτοιες υποδομές, σε περιοχές όπου η οδική σύνδεση του σταθμού με το εθνικό δίκτυο δεν προκαλεί σημαντική επιβάρυνση στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο,
- τη χρήση διαχειριστικών μέτρων, ύστερα από ενδελεχή μελέτη, όπως δημιουργία λεωφορειολωρίδων, επιβολή μέτρων κυκλοφοριακής κίνησης επιβατικών οχημάτων ανάλογα με την περιβαλλοντική τους επίδοση ή εφαρμογή διοδίων σε κορεσμένα, από κυκλοφοριακή κίνηση, τμήματα των αστικών κέντρων κ.ά.,
- την άμβλυνση των ανισοτήτων στο επίπεδο των αστικών συγκοινωνιών μεταξύ της Αττικής-Θεσσαλονίκης και των υπόλοιπων περιφερειών της χώρας.

3. Στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές η κύρια στρατηγική περιλαμβάνει:

- Ανάπτυξη λιμενικών υποδομών που θα φιλοξενούν με ασφάλεια και ποιότητα τα σύγχρονα πλωτά μέσα και τους επιβάτες τους (λιμενοβραχίονες, προβλήτες, αί-

θουσες επιβίβασης με κλιματισμό, χώροι υγιεινής κ.ά.). Οι λιμενικές υποδομές και οι εγκαταστάσεις στη νησιωτική χώρα οφείλουν να ακολουθούν την κλίμακα και τη φυσιογνωμία της περιοχής, ιδιαίτερα σε περιοχές παραδοσιακών οικισμών. Σκόπιμο είναι να εξεταστεί, σε πολλές περιπτώσεις νησιών, η δημιουργία νέων ακτοπλοϊκών λιμένων σε απόσταση από τους παραδοσιακούς οικισμούς και η απόδοση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων, σε συνδυασμό με προγράμματα ανάπλασης παραλιακών μετώπων, σε αλιευτικές ή/και τουριστικές χρήσεις.

- Υιοθέτηση και στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές του συστήματος hub & spoke (κυρίως) ή hub & feeder, με τις προϋποθέσεις: (α) της ηλεκτρονικής διασύνδεσης όλων των δρομολογίων των επιβατικών μέσων (ακτοπλοΐα, αεροσκάφη, σιδηρόδρομος, υδροπλάνα κ.ά.) σε πραγματικό χρόνο, (β) του συντονισμού του συνολικού επιβατικού μεταφορικού συστήματος από εξειδικευμένο φορέα διαχείρισης της κίνησης και των δρομολογίων, (γ) της λειτουργικής σύνδεσης των μέσων σε κάθε χωρική ενότητα (π.χ. άμεση και ποιοτική οδική εξυπηρέτηση μεταξύ θαλάσσιων λιμένων και αερολιμένων σε κάθε νησί) και (δ) της ενδυνάμωσης, με κάθε πρόσφορο μέσο, της συγκοινωνίας μεταξύ των νησιών και του περιορισμού της εξάρτησης, στην περίπτωση των νησιών του Αιγαίου, από το λιμένα του Πειραιά.

- Επέκταση της δυνατότητας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιου ταξί από πιστοποιημένους κυβερνήτες και πλωτά μέσα.

- Διερεύνηση της δυνατότητας παροχής θαλάσσιας συγκοινωνίας σε αστικές περιοχές με μεγάλο παραλιακό μέτωπο (Αττική, Θεσσαλονίκη κ.ά.).

4. Στις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές αστικού και υπεραστικού τύπου δίδεται προτεραιότητα και η κύρια στρατηγική περιλαμβάνει:

- Επέκταση του δικτύου, αύξηση της ασφάλειας, βελτίωση των ταχυτήτων και πύκνωση όλων των δρομολογίων των μέσων σταθερής τροχιάς αστικού και υπεραστικού τύπου με άμεση λειτουργική σχέση (ανταποκρίσεις) με το σύνολο των μεταφορικών μέσων μαζικής μεταφοράς. Θεώρηση των μέσων σταθερής τροχιάς ως ραχοκοκαλιάς του συστήματος αστικών συγκοινωνιών.

- Επέκταση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών προαστιακού τύπου στις μητροπολιτικές περιοχές και εκεί όπου εμφανίζονται δυναμικά αστικά δίπολα.

- Επέκταση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών τύπου μετρό στα δύο μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

- Εξέταση της δυνατότητας να προωθηθούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες και υπηρεσίες τύπου τροχιόδρομου (τραμ) στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας.

- Δημιουργία κατάλληλων σταθμών μετεπιβίβασης και επαρκών χώρων στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων στους κύριους σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς.

5. Στις αεροπορικές επιβατικές μεταφορές η κύρια στρατηγική περιλαμβάνει:

- Διαρκή αναβάθμιση των αεροπορικών και αερολιμενικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια. Περαιτέρω αναβάθμιση επιλεγμένων αερολιμένων σε διεθνούς κατηγορίας αερολιμένες. Μετατροπή απαξιωμένων ή μειωμένης δραστηριότητας στρατιωτικών αερολιμένων σε (ή και σε) πολιτικούς αερολιμένες τακτικών ή έκτακτων (charter) πτήσεων ή σε αερολιμένες γενικής αεροπορίας (δηλ. εξυπηρέτηση ελαφρών αεροσκαφών και ελικοπτέρων).

- Δημιουργία νέων αερολιμένων και ελικοδρομίων κατά προτεραιότητα σε μειονεκτικές και απομονωμένες περιοχές αλλά και σε μεγάλα αστικά κέντρα. Ενίσχυση της πολιτικής των επιδοτήσεων για την εξυπηρέτηση των περιοχών αυτών.

- Επέκταση και ενίσχυση της υπηρεσίας των υδροπλάνων και δημιουργία αυτόνομων περιφερειακών δικτύων αερομεταφορών με υδροπλάνα.

- Διερεύνηση της δυνατότητας επιδοτούμενου φορέα παροχής επιβατικών μεταφορών σε απομονωμένες περιοχές (ορεινές και νησιωτικές) με εξειδικευμένα ελικόπτερα, σε σταθερά δρομολόγια καθ' όλο το έτος με τη χρήση υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος.

Α.2. Ειδικές κατευθύνσεις για τις μεταφορές

Για το σύνολο των βασικών μεταφορικών υποδομών της χώρας, όπως απεικονίζονται ενδεικτικά στον Χάρτη 6, δίδονται οι εξής κατευθύνσεις:

Α.2.1. Οδικές υποδομές και Υπηρεσίες

Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με τις οδικές υποδομές, όπως απεικονίζονται ενδεικτικά στο χάρτη 6.1, και τις συναφείς υπηρεσίες, δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Ολοκλήρωση και συνεχής αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών των δύο οδικών διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού.

- Ολοκλήρωση και αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών των σημαντικών για την πύκνωση του βασικού οδικού συστήματος της χώρας (έργα που συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών του οδικού δικτύου) οδικών αξόνων, όπως της Βορειοδυτικής Οδού Πελοποννήσου (Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα), της Ιόνιας Οδού (Αντίρριο - Αγρίνιο - Ιωάννινα - Κακαβιά), του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας - Ε65 (Λαμία - Εγνατία Οδό), του Αυτοκινητόδρομου Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και Σπάρτη - Γύθειο - Νεάπολη, καθώς και του Βόρειου Οδικού Άξονα της Κρήτης (από Σητεία έως Καστέλλι Κισσάμου).

- Αναβάθμιση της σύνδεσης όλων των πρωτευουσών των νομών ή άλλων σημαντικών για τις μεταφορές περιοχών, που βρίσκονται πλησίον των ως άνω οδικών αξόνων (π.χ. αναβάθμιση του οδικού άξονα Βόλου - Λάρισας - Τρικάλων (Ε65) σε αυτοκινητόδρομο με την κατασκευή ανισόπεδων συνδέσεων, σύνδεση των πόλεων της Πρέβεζας και της Λευκάδας με την Ιόνια Οδό, σύνδεση της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού επίσης με την Ιόνια Οδό κ.ά.).



Χάρτης 6 : Μεταφορικές Υποδομές

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οδικό Δίκτυο
- Θαλάσσιοι Άξονες Σύνδεσης

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- Πρωτεύον και ηλεκτροκίνητο δίκτυο
- Δευτερεύον δίκτυο
- Υπό μελέτη
- Κόμβοι - κέντρα εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών (logistics)
- Διεθνείς αεροπορικοί κόμβοι
- Κύριες διεθνείς θαλάσσιες πύλες-λιμένες
- Κύριοι διεθνείς αερολιμένες
- Λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας
- Λιμένες περιφερειακής σημασίας
- Εξειδικευμένοι λιμένες εμπορευματοκιβωτίων
- Ειδικός εμπορευματικός ή/και επιβατικός αερολιμένας εξυπηρέτησης αεροσκαφών χαμηλού κόστους

ΚΥΡΙΟΙ ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- Μητροπόλεις
- Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι
- Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι
- Λοιποί εθνικοί πόλοι

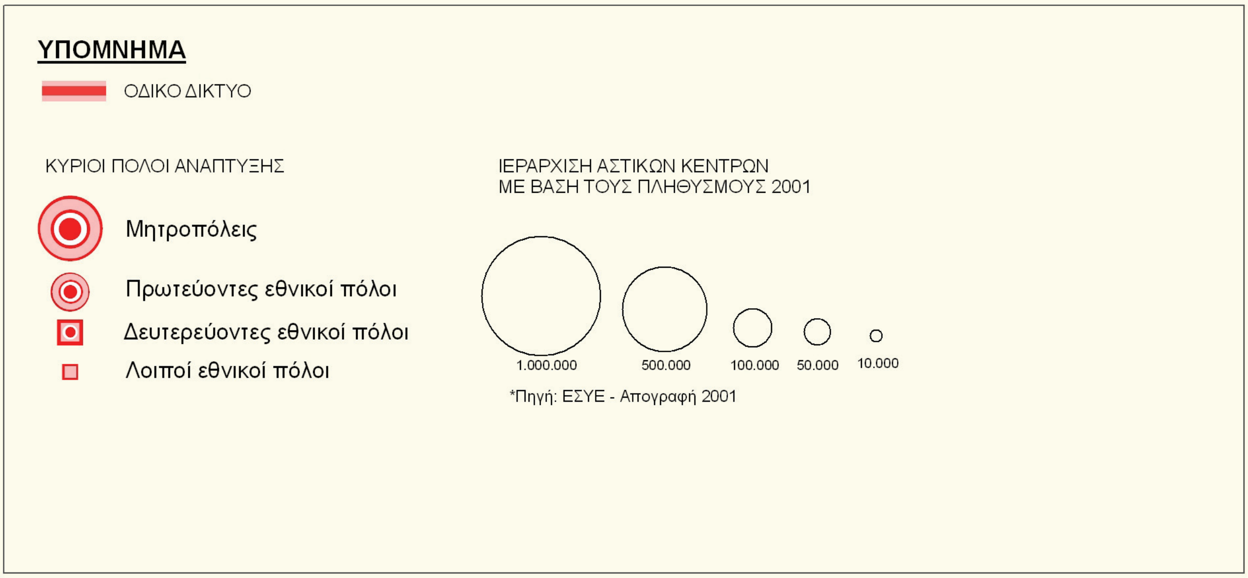
ΙΕΡΑΡΧΙΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥΣ 2001

1.000.000 500.000 100.000 50.000 10.000

*Πηγή: ΕΣΥΕ - Απογραφή 2001



Χάρτης 6.1 : Νέο και Αναβαθμιζόμενο Οδικό Δίκτυο



- Πύκνωση του ως άνω οδικού δικτύου, σε πρώτη φάση, με τους εξής αναβαθμισμένους, σε υποδομές και υπηρεσίες, οδικούς άξονες:

1. Θεσσαλονίκη - Νέα Μουδανιά και Θεσσαλονίκη - Πολύγυρος.
2. Τρίπολη - Βυτίνα - Αρχαία Ολυμπία σύνδεση με δυτικό άξονα, καθώς και του άξονα Δερβενάκια - Εκκλησιαστικά - Άργος.
3. Λάρισα - Κοζάνη.
4. Λάρισα - Φάρσαλα - σύνδεση με Ε65.
5. Τρίκαλα - Άρτα (βελτίωση υφιστάμενου δικτύου).
6. Αντίρριο - Ιτέα - Άμφισσα - Λαμία (βελτίωση υφιστάμενου δικτύου).
7. Λαμία - Καρπενήσι - Αγρίνιο - σύνδεση με Ιόνια Οδό (βελτίωση υφιστάμενου δικτύου).
8. Νότιο - ανατολικός Άξονας της Κρήτης (και η σύνδεσή του με τον Βόρειο).
9. Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη.
10. Σχηματάρι - Χαλκίδα - λιμένας Κύμης.
11. Χαλκίδα - Ψαχνά - Ιστιαία - Αιδηψός και Χαλκίδα - Αλιβέρι - Κάρυστος.
12. Θήβας - Λιβαδειάς - Αράχοβας - Δελφών.
13. Αναβάθμιση και κατασκευή νέων τμημάτων των κυρίων οδικών αξόνων σε μεγάλα και πληθυσμιακά εύρωστα νησιά του Βορείου και Νότιου Αιγαίου (π.χ. Λέσβος, Ρόδος, Χίος, Σάμος, Λήμνος, Κως, Κάλυμνος) και του Ιονίου Πελάγους (π.χ. Κέρκυρα, Κεφαλληνία, Ζάκυνθος, Λευκάδα).

Ειδικότερα, σε ότι αφορά τους κάθετους άξονες της Εγνατίας Οδού, δίδεται ως κατεύθυνση η νέα χάραξη, η ολοκλήρωση και η διαρκής αναβάθμιση των εξής δέκα (10) οδικών αξόνων:

1. Ιωάννινα - Κακαβιά (Αλβανία).
2. Σιάτιστα - Καστοριά - Κρυσταλλοπηγή / Ιεροπηγή (Αλβανία - Πανευρωπαϊκός Άξονας VIII).
3. Κοζάνη - Πτολεμαΐδα - Φλώρινα - Νίκη (πΓΔΜ - Πανευρωπαϊκός άξονας Χ).
4. Θεσσαλονίκη (λιμένας) - Εύζωνοι (πΓΔΜ - Πανευρωπαϊκός άξονας Χ).
5. Θεσσαλονίκη (λιμένας) - Σέρρες - Προμαχώνας (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV).
6. Καβάλα (λιμένας) - Δράμα - Εξοχή (Βουλγαρία).
7. Ξάνθη - Εχίνος (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV).
8. Κομοτηνή - Νυμφαία (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX).
9. Φέραι - Καστανιές - Ορμένιο (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX).
10. Αναβάθμιση της οδικής σύνδεσης Ηγουμενίτσα - Σαγιάδα - Κονίσπολη - Άγιοι Σαράντα.

- Εντοπισμός και βελτίωση των επικίνδυνων σημείων στο οδικό δίκτυο της χώρας κατά προτεραιότητα.

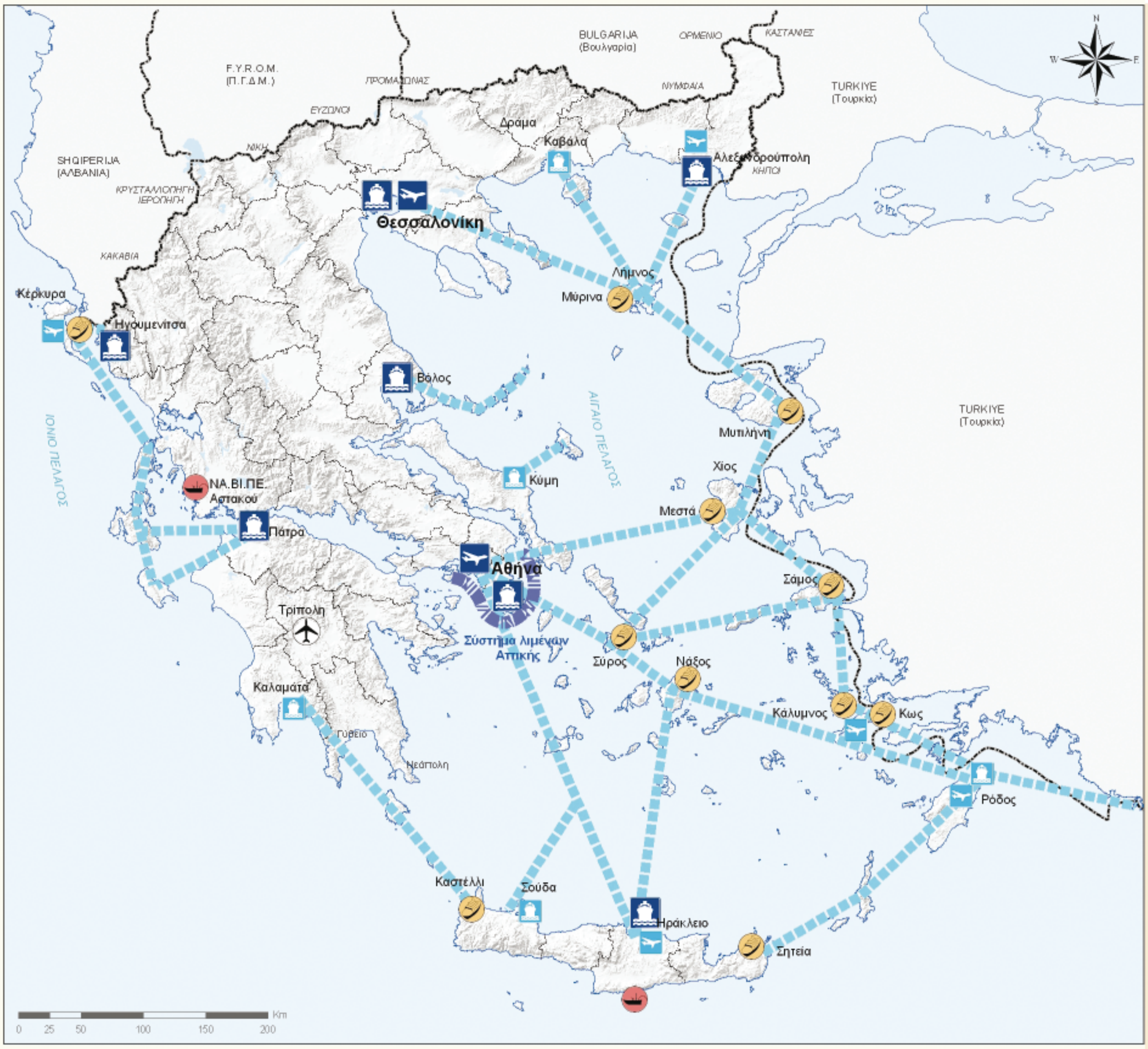
- Κατασκευή νέων και αναβάθμιση των υφιστάμενων περιφερειακών οδών όλων των σημαντικών αστικών κέντρων. Επίσης, κατασκευή όσο το δυνατόν περισσότερων, κλειστού τύπου, αυτοκινητοδρόμων, με πυκνό δίκτυο ανισόπεδων κόμβων, με απευθείας συνδέσεις των μεταφορικών υποδομών κ.ο.κ..

Α.2.2. Θαλάσσιες μεταφορές και Λιμενικές Υποδομές και Υπηρεσίες

Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές, όπως ενδεικτικά απεικονίζονται στο Χάρτη 6.2, και τις συναφείς υπηρεσίες δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου των λιμένων της Αθήνας (σύστημα λιμένων Αττικής), της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου σε συνδυασμό με αυτό της Σούδας, της Αλεξανδρούπολης και του Βόλου, με σκοπό την ανάδειξη και εδραίωσή τους ως κύριων θαλάσσιων πυλών της χώρας. Παράλληλα, ενίσχυση των λιμένων διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας (Καβάλας, Κύμης, Ρόδου, Καλαμάτας και Σούδας) και των εξειδικευμένων λιμένων εμπορευματοκιβωτίων της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού και της Νότιας Κρήτης.

- Διαρκής αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων λιμένων με σημαντική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση με κύριο σκοπό τη σταθερή παροχή ασφάλειας στις μεταφορές (π.χ. εκβαθύνσεις λιμενολεκάνης, κατασκευής κυματοθραυστών, κρηπιδωμάτων, κτιρίων, δικτύων, περίφραξης και άλλων συστημάτων αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών / Κώδικας I.S.P.S., διευθετήσεων ρεμάτων, προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού κ.ά.).



Χάρτης 6.2: Αερολιμενικές Υποδομές Διεθνούς Σημασίας -
Λιμενικές Υποδομές Διεθνούς, Εθνικής και Περιφερειακής Σημασίας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Θαλάσσιοι Άξονες Σύνδεσης
- Διεθνείς αεροπορικοί κόμβοι
- Κύριες διεθνείς θαλάσσιες πύλες-λιμένες
- Κύριοι διεθνείς αερολιμένες
- Λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας
- Λιμένες περιφερειακής σημασίας
- Εξειδικευμένοι λιμένες εμπορευματοκιβωτίων
- Ειδικός εμπορευματικός ή/και επιβατικός αερολιμένας εξυπηρέτησης αεροσκαφών χαμηλού κόστους

- Άμεση εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και συστημάτων για την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων, καθώς επίσης και δημιουργία κατάλληλων λιμένων καταφυγής.

- Ενιαίος σχεδιασμός και διαχείριση όλου του λιμενικού συστήματος της Αττικής. Σταδιακή μεταφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά στους λιμένες της Ραφήνας και του Λαυρίου. Ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά θα εξακολουθεί να διατηρεί ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, κυρίως για την περιοχή του Αργοσαρωνικού. Ωστόσο, θα εξειδικευτεί στον κλάδο της κρουαζιέρας, ενώ σημαντικό τμήμα του θα αποδοθεί αναβαθμισμένο στην αστική περιοχή των παράκτιων ΟΤΑ της ευρύτερης πόλης του Πειραιά. Το τμήμα του Ικονίου-Περάματος, σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις του λιμένα της Ελευσίνας και της ευρύτερης παράκτιας περιοχής μαζί με τις εγκαταστάσεις ναυπηγοεπισκευών στο Πέραμα και το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου, οφείλουν να αποτελέσουν ένα κοινό σύνολο εμπορευματικών και συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής (logistics).

- Αναβάθμιση του λιμένα της Θεσσαλονίκης, σε λιμένα παροχής λιμενικών υπηρεσιών διεθνούς εμβέλειας με χωρική επιρροή πέραν των Βαλκανίων (έως τις Σκανδιναβικές χώρες και τη Ρωσία). Προϋπόθεση για τα παραπάνω είναι να αποκτήσει σύνθετες και ολοκληρωμένες υπηρεσίες μεταφορτώσεων και υπηρεσιών εφοδιαστικής. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί, και ενδεχομένως να προωθηθεί εκ νέου, η απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα της Θεσσαλονίκης με το βουλγαρικό ποτάμιο λιμένα Lom, με σκοπό τη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από και προς τη Δυτική Ευρώπη μέσω ποτάμιων μεταφορών. Συμπληρωματικά προς το λιμένα της Θεσσαλονίκης μπορεί να λειτουργήσει ο εμπορευματικός λιμένας της Καβάλας στο βαθμό που αναβαθμιστεί η χερσαία σύνδεσή του με τα μεταφορικά δίκτυα των Βαλκανίων.

- Με την ολοκλήρωση του νέου τμήματος του λιμένα της Πάτρας και με την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου της περιοχής (ΠΑΘΕ και Δυτικός Άξονας), ο λιμένας θα αναβαθμισθεί σημαντικά τόσο σε ό,τι αφορά τον κλάδο των επιβατικών όσο και σε ό,τι αφορά τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών. Με τη δημιουργία εξειδικευμένων υποδομών εφοδιαστικών υπηρεσιών και την ενεργοποίηση του Αδριατικού / Ιόνιου Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου, ο οποίος έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, θα ενισχυθεί περαιτέρω το μεταφορικό του έργο.

- Ο λιμένας του Ηρακλείου, στο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής του Πλαισίου, κρίνεται σκόπιμο να επενδύσει περαιτέρω στην ανάπτυξη υποδομών ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας (κυρίως) και θαλάσσιου τουρισμού. Η εμπορευματική του δραστηριότητα εξαρτάται από τη δημιουργία εξειδικευμένου κομβικού λιμένα εμπορευματοκιβωτίων (hub) στη νότια Κρήτη, την ενεργοποίηση του Αδριατικού / Ιόνιου Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και από την αύξηση του όγκου αλλά και την αλλαγή του τρόπου διάθεσης και εμπορίας των αγροτικών προϊόντων της Κρήτης. Συμπληρωματικό ρόλο προς αυτόν του λιμένα του Ηρακλείου, στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, μπορεί να επιτελέσουν οι λιμένες της Σούδας, του Ρεθύμνου και της Σητείας. Υπηρεσία (hub) για εμπορευματικές μεταφορές προτείνεται να υποστηριχθεί και από νέο σύνθετο εμπορικό – επιβατικό λιμένα στο νότιο-κεντρικό ή νότιο-ανατολικό άξονα της Κρήτης, που θα λειτουργήσει ως νότια πύλη της χώρας.

- Ο λιμένας του Βόλου, στο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής του Πλαισίου, κρίνεται σκόπιμο να επενδύσει περαιτέρω σε υποδομές ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και σε υποδομές εμπορευματικών μεταφορών.

- Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης μπορεί να επεκταθεί και να αναβαθμισθεί σε εξειδικευμένο τερματικό πετρελαϊκό λιμένα (oil terminal) διατηρώντας παράλληλα τον αρχικό σχεδιασμό του για διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και των χύδην φορτίων. Οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις (off shore) και οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να υποστηρίξουν, με την υψηλότερη δυνατή ασφάλεια και ποιότητα, την πετρελαϊκή διακίνηση και το υψηλό φυσικό περιβάλλον, καθώς επίσης και τις σχετικές δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας που θα δημιουργηθούν στην εγγύς περιοχή (διυλιστήρια, εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών, εγκαταστάσεις εφοδιασμού πλοίων, εγκαταστάσεις πρόληψης και αντιμετώπισης ναυτικών ατυχημάτων κ.ά.).

- Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση του λιμένα της Ρόδου. Οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις στην πόλη της Ρόδου πρέπει να αποδοθούν, κυρίως, σε υψηλής ποιότητας τουριστική χρήση (κρουαζιερόπλοια, σκάφη αναψυχής, ημερόπλοια, ταχύπλοα ακτοπλοϊκά χωρίς αυτοκίνητα) για την εξυπηρέτηση της διεθνούς τουριστικής κίνησης και της προστασίας και ανάδειξης του Παγκόσμιου Πολιτιστικού Μνημείου της Μεσαιωνικής Πόλης. Η ακτοπλοϊκή και εμπορευματική κίνηση της νήσου Ρόδου μπορεί να ικανοποιηθεί και από άλλες αναβαθμισμένες λιμενικές εγκαταστάσεις όπως π.χ. αυτές της Λάρδου ή/και της Καμείρου, σε συνδυασμό με τη βελτίωση του οδικού δικτύου του νησιού.

- Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας μπορεί να αναβαθμισθεί, από λιμένα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών-επιβατικών πλοίων, σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης και μοναδοποιημένων εμπορευμάτων (εμπορευματοκιβώτια), ιδίως εν όψει και της διερευνώμενης λειτουργικής σιδηροδρομικής σύνδεσής του με άλλες περιοχές της ηπειρωτικής χώρας (Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Καλαμπάκα και Καλαμπάκα – Κοζάνη και από εκεί με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο).

- Ο λιμένας της Καλαμάτας μπορεί να αναδειχθεί σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης της εμπορικής και της επιβατικής κίνησης, συνδεδεμένο με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

- Ο ρόλος του λιμένα της Κύμης στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές μπορεί να ενισχυθεί. Ο ρόλος αυτός συνδέεται άμεσα με την αναβάθμιση της σύνδεσης του λιμένα με το εθνικό δίκτυο μεταφορών και την αναβάθμιση των εμπορικών σχέσεων της χώρας με την Τουρκία.

- Η Ναυτική Βιομηχανική Περιοχή Αστακού διατηρείται ως βιομηχανικό πάρκο, σε συνδυασμό με τη δημιουργία ελεύθερης ζώνης και την επέκταση των δραστηριοτήτων της και σε υπηρεσίες κόμβου προσωρινής εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων (hub).

- Όλοι οι νησιωτικοί λιμένες απαιτούν διαρκή αναβάθμιση (εξαιτίας και της τεχνολογικής εξέλιξης των πλοί-

ων), καθόσον αποτελούν το βασικό σημείο σύνδεσης των νησιών, τόσο μεταξύ τους όσο και με την ηπειρωτική χώρα. Ιδιαίτερο ρόλο στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, ως σημεία κόμβοι (hub) μπορούν να επιτελέσουν οι λιμενικές υποδομές (υφιστάμενες ή νέες) της Νάξου και της Σύρου (για την περιοχή των Κυκλάδων), της Σάμου, Κω, Καλύμνου, Ρόδου, Μυτιλήνης, Χίου, Μεστών Χίου και Λήμνου (για την εξυπηρέτηση της πολυνησιωτικής περιοχής του Αιγαίου) και της Κέρκυρας για τα Διαπόντια νησιά.

- Αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών υποδομών των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και της Κρήτης, με σκοπό την ενίσχυση ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών συνδέσεων, τη μείωση των θαλάσσιων αποστάσεων, την απόσπαση φορτίου από τις οδικές μεταφορές και την αποσυμφόρηση του συστήματος των λιμένων της Αττικής. Στο πλαίσιο αυτό, ειδικότερο ρόλο μπορεί να αναλάβουν:

α. ο λιμένας της Κύμης για την αναβάθμιση, μεταξύ άλλων, των συνδέσεων με το Βόρειο Αιγαίο και την Τουρκία (Σμύρνη),

β. οι λιμένες Καστελίου και Σούδας για την αναβάθμιση, μεταξύ άλλων, των συνδέσεων της Κρήτης με τους λιμένες Καλαμάτας, Διακόφτι Κυθήρων, Γυθείου και Νεάπολης. Επίσης, το λιμάνι της Σητείας για την αναβάθμιση, μεταξύ άλλων, των συνδέσεων της Κρήτης με την Καρπάθο-Κάσο και τη Ρόδο,

γ. ο λιμένας της Καλαμάτας ως απόληξη του Δυτικού άξονα,

δ. οι λιμένες της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης για την αναβάθμιση των συνδέσεών τους με το Βόρειο Αιγαίο, τις Σποράδες και το Αιγαίο γενικότερα,

ε. οι λιμένες που ήδη σήμερα εξυπηρετούν τη σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα Ιόνια Νησιά (Ηγουμενίτσα, Πάτρα, Κυλλήνη κ.ά.) την Εύβοια (Ραφήνα, Αγ. Μαρίνα, Ωρωπός, Αρκίστα, Γλύφα, Αιδηψός, Κάρυστος κ.ά.), τις Σποράδες (Αγ. Κωνσταντίνος, Γλύφα, Βόλος, Κύμη, Μαντούδι κ.ά.) και τα Κύθηρα (Νεάπολη, Μονεμβάσια).

- Κατασκευή νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων, εξειδικευμένων και μη, λιμενικών υποδομών που ενισχύουν (σε συνδυασμό με εξειδικευμένες υπηρεσίες) την τουριστική ανάπτυξη της χώρας μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια, mega yacht κ.ά.). Μεταξύ των πλέον πρόσφορων για την παροχή των πιο πάνω υπηρεσιών λιμένων προτεραιοτήτων συγκαταλέγονται ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά, της Ρόδου (Ακάντια), της Πάτμου, του Βόλου, της Μυκόνου, της Σαντορίνης, της Σύρου, του Ηρακλείου, του Κατάκολου, της Κέρκυρας, των Χανίων, του Ρεθύμνου, της Καβάλας, της Κω, της Καλύμνου, της Λέρου κ.ά..

- Ολοκληρωμένη σιδηροδρομική σύνδεση και παροχή υψηλής ποιότητας συνδυασμένων μεταφορών σε όλους σχεδόν τους λιμένες που βρίσκονται πλησίον του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, με προτεραιότητα στα εμπορευματικά τμήματα των λιμένων Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Πάτρας και δευτερευόντως στους λιμένες Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Χαλκίδας, Κορίνθου και Καλαμάτας, καθώς και στους λιμένες της Ηγουμενίτσας και της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού μετά την ολοκλήρωση του υπό επέκταση σιδηροδρομικού δικτύου. Οι λιμένες της Κορίνθου και της Χαλκίδας (με τις διάσπαρτες λιμενικές εγκαταστάσεις τους), εφόσον ενισχυθούν, μπορεί να συμπληρώσουν τη θαλάσσια εμπορευματική υποδομή της ευρύτερης βιομηχανικής και χονδρεμπορικής περιοχής της Αττικής, η οποία εξαπλώνεται στη Βοιωτία και στην Κορινθία, ή να αποτελέσουν μέρος του ευρύτερου συστήματος των λιμένων της Αττικής.

- Για τις εξειδικευμένες βιομηχανικές λιμενικές εγκαταστάσεις (ναυπηγεία, διυλιστήρια, μεταλλεία κ.ά.) επιδιώκεται:

(α) Σε ό,τι αφορά τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις: Διαρκής αναβάθμιση της ποιότητας και της ασφάλειας των εγκαταστάσεων και επέκτασή τους στο αναγκαίο μέτρο, με σκοπό τη βελτίωση της αποδοτικότητάς τους και την προστασία του περιβάλλοντος.

(β) Σε ό,τι αφορά τις μελλοντικές εγκαταστάσεις: Δημιουργία νέων λιμενικών εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση βιομηχανικών - μεταλλευτικών και άλλων συναφών χρήσεων στο αναγκαίο μέτρο, το οποίο επιβάλλεται είτε από τα ιδιαίτερα τεχνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά των εξυπηρετούμενων μονάδων είτε από τη φύση των μεταφερόμενων φορτίων (όπως, επί παραδείγματι, ύπαρξη επικίνδυνων ή πολύ μεγάλων φορτίων για τα οποία η θαλάσσια μετακίνηση κρίνεται ασφαλέστερη, μονάδες που, για τεχνικοοικονομικούς λόγους, επιβάλλεται να έχουν ίδιες λιμενικές εγκαταστάσεις κ.λπ.). Σε κάθε περίπτωση, η σκοπιμότητα κάθε νέας λιμενικής εγκατάστασης οφείλει να εξετάζεται σε σχέση με τη δυνατότητα ικανοποίησης της παραγωγικής χρήσης: (i) από άλλη παρακείμενη λιμενική εγκατάσταση, (ii) από άλλο μεταφορικό μέσο, (iii) από άλλης μορφής παραγωγική διαδικασία, (iv) από υπεράκτιες εγκαταστάσεις και υπόγειους αγωγούς ή άλλα σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα.

(γ) Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να ληφθεί στις περιπτώσεις εξωραϊσμού απαξιωμένων λιμενικών εγκαταστάσεων και της ευρύτερης περιοχής τους. Παλαιές λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομές μπορεί να αποδοθούν σε πολιτιστικές ή τουριστικές χρήσεις, χωρίς ωστόσο να αποκλείεται και η επαναχρησιμοποίησή τους για άλλης μορφής λιμενικές υπηρεσίες εντάσεως κεφαλαίου.

- Τόσο στο νησιωτικό όσο και στον ηπειρωτικό χώρο (συμπληρωματικά και παράλληλα), σκόπιμη κρίνεται η ανάπτυξη εθνικού δικτύου αποκλειστικών εμπορευματικών μεταφορών, ανεξάρτητου από τις ακτοπλοϊκές γραμμές και τους περιορισμούς που η συγκεκριμένη αγορά επιβάλλει. Εν όψει αυτού, οι νησιωτικοί λιμένες της Χίου, της Ρόδου, της Σύρου, της Νάξου και της Κρήτης (ως κόμβοι), καθώς επίσης και οι ηπειρωτικοί λιμένες της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, της Θεσσαλονίκης, του Βόλου, της Κύμης, του λιμενικού συστήματος της Αττικής, του Γυθείου, της Καλαμάτας, της Πάτρας, της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας, της Χαλκίδας και της Στυλίδας θα ήταν σκόπιμο να εφοδιαστούν με «ελαφρές» υποδομές υποστήριξης τυποποιημένων εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών.

Α.2.3. Αερολιμενική υποδομή και Αεροπορικές Υπηρεσίες

Πιο συγκεκριμένα σε σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές και τις αερολιμενικές υποδομές, όπως ενδεικτικά απεικονίζονται στο Χάρτη 6.2, καθώς και τις συναφείς υπηρεσίες δίδονται οι εξής κατευθύνσεις:

- Ενίσχυση του ρόλου των διεθνών αεροπορικών κόμβων της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) και των κύριων

διεθνών αερολιμένων (Ηράκλειο, Κέρκυρα, Ρόδος, Κως, Αλεξανδρούπολη).

- Ειδικότερα, για την ανάδειξη των διεθνών αεροπορικών κόμβων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης σε κύριες διεθνείς πύλες και κόμβους της χώρας, απαιτείται η ενίσχυση των υποδομών (χωρητικότητας, τεχνολογίας, τηλεπικοινωνιών, ραδιοβοηθημάτων κ.ά.) και των υπηρεσιών τους, σε συνδυασμό με την πύκνωση των εσωτερικών δρομολογίων κυρίως προς τις νησιωτικές ή απομακρυσμένες, από τα Μητροπολιτικά Κέντρα Αθήνας και Θεσσαλονίκης, περιοχές.

- Αντίστοιχα, απαιτείται η ενίσχυση των υποδομών (χωρητικότητας, τεχνολογίας, τηλεπικοινωνιών, ραδιοβοηθημάτων κ.ά.) και των υπηρεσιών των αερολιμένων Ηρακλείου (με την κατασκευή νέου διεθνούς αερολιμένα στο Καστέλι Πεδιάδος σε αντικατάσταση του ήδη υπάρχοντος) σε συνδυασμό με τους αερολιμένες των Χανίων και της Σητείας οι οποίοι μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, Ρόδου, Κω και Κέρκυρας. Οι αερολιμένες αυτοί μπορεί να λειτουργήσουν ως διεθνή τουριστικά αεροδρόμια περιοδικής κίνησης και ως κέντρα εξυπηρέτησης τακτικών αερογραμμών και παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών σε ελαφρά ιδιωτικά αεροσκάφη, ενδεχομένως δε, εφόσον εξοπλισθούν και με τις απαραίτητες εγκαταστάσεις, και ως σταθμοί των υδροπλάνων που εξυπηρετούν τα μικρότερα νησιά. Κυρίως, προτείνεται η προώθηση, σε πρώτη φάση, τακτικών αεροπορικών συνδέσεων της Ρόδου με την Κύπρο, το Ισραήλ και τις Σκανδιναβικές Χώρες, της Κέρκυρας με τη Βρετανία, του Ηρακλείου και των Χανίων με το Βέλγιο και τη Γερμανία, κ.λπ.. Οι αερολιμένες αυτοί μπορεί να αναλάβουν, παραλλήλως προς τους αερολιμένες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, μερίδιο από τη διερχόμενη διεθνή αεροπορική κίνηση (π.χ. η Ρόδος στη γραμμή Σκανδιναβικές Χώρες-Νότια Αφρική). Η ανάληψη ενός τέτοιου ρόλου μπορεί να συνδυαστεί με την προώθηση εξειδικευμένων προγραμμάτων σύντομης τουριστικής ξενάγησης των διερχόμενων επιβατών στα σημαντικά αυτά τουριστικά κέντρα.

- Επίσης, απαιτείται η αναβάθμιση του αερολιμένα της Αλεξανδρούπολης, με σκοπό την εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών που θα προκύψουν τόσο στη φάση κατασκευής όσο και στη φάση λειτουργίας του πετρελαϊκού αγωγού και του τερματικού πετρελαϊκού λιμένα (εξυπηρέτηση στελεχών, πληρώματα των πετρελαιοφόρων πλοίων, ανταλλακτικά κ.ά.).

- Επέκταση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών στη Δυτική Ελλάδα με την αξιοποίηση δύο πρώην στρατιωτικών αερολιμένων και συγκεκριμένα του κρατικού αερολιμένα Αράξου, για την εξυπηρέτηση του μεγάλου αστικού κέντρου της Πάτρας, και τη μετατροπή του στρατιωτικού αερολιμένα της Ανδραβίδας σε πολιτικό, για την εξυπηρέτηση της ταχύτατα αναπτυσσόμενης τουριστικής παράκτιας περιοχής της Ηλείας και της Αρχαίας Ολυμπίας. Αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών από και προς τα αεροδρόμια αυτά και διασύνδεση του πρώτου με το αστικό κέντρο της Πάτρας, με μέσο σταθερής τροχιάς προαστιακού τύπου, και της οδικής σύνδεσης και των δύο αερολιμένων με την Ιόνια Οδό και το Λιμάνι της Κυλλήνης.

- Ομοίως, για την υποστήριξη της προδιαγραφόμενης αυξημένης κίνησης ενός αριθμού τουριστικών περιοχών της χώρας, προτείνεται η ανάπτυξη των υποδομών και των υπηρεσιών στους αερολιμένες της Σαντορίνης, της Ζακύνθου, της Κεφαλληνίας, του Ακτίου, των Ιωαννίνων, της Αγχιάλου, της Καλαμάτας, Καβάλας, Σκιάθου κ.ά..

- Διερεύνηση ανάπτυξης αερολιμένα - κόμβου (hub) χαμηλού κόστους, για την εξυπηρέτηση ναυλωμένων επιβατικών αεροσκαφών (charters), ή/και δημιουργία εξειδικευμένου εμπορευματικού αερολιμένα (hub για courier service) στον αερολιμένα της Τρίπολης.

- Διαρκής αναβάθμιση των υφιστάμενων και κατασκευή νέων αερολιμενικών υποδομών και ελικοδρομίων σε όλη την κατοικημένη νησιωτική επικράτεια, συμπεριλαμβανομένης και της Κρήτης, καθώς και στις πολύ απομακρυσμένες και ορεινές περιοχές. Κεντρικό ρόλο στις αεροπορικές υπηρεσίες στο Αιγαίο μπορούν να αναλάβουν οι αερολιμένες της Κρήτης αλλά και της Σύρου, Πάρου, Νάξου, Μυκόνου, Κω, Ρόδου, Μυτιλήνης και Σάμου.

- Υποστήριξη της ανάπτυξης νέων ανεξάρτητων από το κέντρο αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ προορισμών της νησιωτικής Ελλάδας (π.χ. Ηράκλειο - Ρόδος, Μυτιλήνη - Χίος - Ρόδος, Κέρκυρα - Ζάκυνθος - Κεφαλληνία).

Α.2.4. Σιδηροδρομικό δίκτυο και υπηρεσίες

Για την πιο αποδοτική χρήση και δραστηριοποίηση στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές του, φιλικού προς το περιβάλλον, σιδηροδρόμου, δίδονται οι εξής κατευθύνσεις για το σιδηροδρομικό δίκτυο, τις σιδηροδρομικές υποδομές, όπως ενδεικτικά απεικονίζονται στο Χάρτη 6.3, και τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες:

α. Ολοκλήρωση της αναβάθμισης (ηλεκτροκίνηση υψηλών ταχυτήτων, διπλή γραμμή, κόμβοι, φυλασσόμενες διαβάσεις και τμήματα του δικτύου, με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση και ευφυές σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας κ.ά.) του κεντρικού άξονα – κορμού, του λεγόμενου ΠΑΘΕ/Π (Προμαχώνα) που διασυνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας Πάτρα, Αθήνα και Θεσσαλονίκη και παρέχει σύνδεση με τον Πανευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Διάδρομο IV: Βερολίνο /Νυρεμβέργη – Πράγα – Μπρατισλάβα – Βουδαπέστη – Κωστάντζα/ Θεσσαλονίκη /Κωνσταντινούπολη. Επέκταση των άκρων του και των εγκαρσίων συνδέσεων, ιδιαίτερα εκείνων προς τις όμορες χώρες και τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, συμπεριλαμβανομένων και ιδιωτικών επεκτάσεων σε βιομηχανικές-εμπορευματικές εγκαταστάσεις (ΒΙΠΕ, λιμένες, εμπορευματικά κέντρα, μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις κ.ά.).



Χάρτης 6.3: Σιδηροδρομικές υποδομές και υπηρεσίες

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- Πρωτεύον και ηλεκτροκίνητο δίκτυο
- Δευτερεύον δίκτυο
- Υπό μελέτη
- Κόμβοι - κέντρα εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών (logistics)

ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- Μητροπόλεις
- Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι
- Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι
- Λοιποί εθνικοί πόλοι
- Λοιπά νομαρχιακά κέντρα και αστικά κέντρα με πληθυσμό > 10.000κατ.

β. Εφαρμογή υπηρεσιών «τραίνων υψηλών ταχυτήτων» για τις επιβατικές μεταφορές και ειδικών εμπορευματικών διαδρόμων (Freight Freeways) για ταχεία και αποκλειστική διακίνηση των εμπορευμάτων με σιδηρόδρομο.

γ. Δημιουργία ολοκληρωμένων συστημάτων συνδυασμένων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με βασικό άξονα το σιδηρόδρομο. Δημιουργία ανάλογων υποδομών σε κάθε σημαντικό σιδηροδρομικό σταθμό και αστικό κέντρο, όπως, μεταξύ άλλων, και υποδομών ασφαλούς και γρήγορης φορτοεκφόρτωσης Ι.Χ. οχημάτων στα τρένα.

δ. Δημιουργία νέων σιδηροδρομικών αξόνων για τη σύνδεση Θεσσαλονίκης – Αμφίπολης – Καβάλας – Ξάνθης και του Αντιρρίου -Ιωαννίνων, επέκταση του δικτύου προς Καλαμπάκα – Δυτική Μακεδονία (Σιάτιστα-Κοζάνη και Σιάτιστα-Καστοριά) και από Καλαμπάκα προς Ιωάννινα και Ηγουμενίτσα, καθώς και αναβάθμιση του άξονα Βελεστίνο-Παλαιοφάρσαλα.

ε. Αναβάθμιση υποδομών και υπηρεσιών του λοιπού (περιφερειακού) δικτύου.

στ. Διερεύνηση της σκοπιμότητας επέκτασης και αναβάθμισης των υφιστάμενων υπηρεσιών σιδηρόδρομου προαστιακού τύπου στις παρακάτω περιοχές:

- Μητροπολιτική Περιοχή Αθήνας (έως Χαλκίδα, Θήβα-Λιβαδειά, Κόρινθο-Κιάτο, Κόρινθο - Άργος - Ναύπλιο, λιμένα Λαυρίου, λιμένα Ραφήνας).
- Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (έως Κατερίνη - Πλαταμώνα, Βέροια - Έδεσσα - Κοζάνη - Φλώρινα, Ειδωμένη, Κιλκίς, Σέρρες).
- Ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα Πάτρας (Αίγιο -Πάτρα – Αερολιμένας Αράξου).
- Στο δίπολο Λάρισα - Βόλος.
- Στο δίπολο Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη.
- Μεταξύ των αστικών κέντρων Τρίπολης - Καλαμάτας.
- Μεταξύ των αστικών κέντρων Πάτρας – Πύργου (εφόσον υλοποιηθεί ο πολιτικός αερολιμένας της Ανδραβίδας).

ζ. Επέκταση και πύκνωση του δικτύου του Μετρό στις Μητροπολιτικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, κυρίως προς πυκνοκατοικημένες περιοχές και περιοχές που χρήζουν αυξημένης πρόσβασης.

η. Κατασκευή νέων ή ανακατασκευή παλαιών σιδηροδρομικών γραμμών περιορισμένης κλίμακας και απόδοσή τους σε τουριστική χρήση.

Β. Ενέργεια

Β.1. Γενικές κατευθύνσεις για την ενέργεια

Για τον τομέα της ενέργειας επιδιώκεται:

(α) η πλήρης εξασφάλιση κάλυψης των ενεργειακών αναγκών σε όλα τα σημεία του εθνικού χώρου (σε συνδυασμό με τη συνεχή προσπάθεια εξοικονόμησης ενέργειας σε όλους τους τομείς),

(β) η ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας με πλήρη ανάπτυξη των ΑΠΕ, προώθηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και αξιοποίηση εγχώριων πόρων,

(γ) ο αποτελεσματικός έλεγχος της περιβαλλοντικής επίδοσης του ενεργειακού τομέα και η μείωση των επιπτώσεων του τομέα στις κλιματικές αλλαγές στο πλαίσιο και των σχετικών δεσμεύσεων της χώρας μας.

Ειδικότερα, ως προς τις υποδομές παραγωγής και μεταφοράς ενέργειας, επιδιώκεται:

(α) η υποστήριξη των προτεινόμενων από το παρόν πλαίσιο αναπτυξιακών επιλογών,

(β) η αύξηση του ρυθμού διείσδυσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στη συνολική παραγωγή ενέργειας, σύμφωνα και με τις ειδικότερες κατευθύνσεις του οικείου Ειδικού Πλαισίου,

(γ) ο εκσυγχρονισμός των μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από λιγνίτη και η σταδιακή μείωση της συμμετοχής του λιγνίτη στο ενεργειακό ισοζύγιο,

(δ) η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της χώρας μας ως κέντρου μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, φυσικού αερίου και πετρελαίου,

(ε) η υπογειοποίηση των δικτύων διανομής ηλεκτρικής ενέργειας στους παραδοσιακούς οικισμούς και τους αρχαιολογικούς χώρους, με πρόβλεψη κατάλληλων χώρων για τους υποσταθμούς διανομής. Επίσης, η αποφυγή της διέλευσης των δικτύων μεταφοράς από αρχαιολογικούς χώρους και, κατά το δυνατόν, από περιοχές του Δικτύου Φύση (NATURA) 2000 και προστατευόμενα τοπία.

Β.2. Υποδομές ενέργειας

Η ένταξη των υποδομών ενέργειας στρατηγικής εμβέλειας στον εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό επιβάλλει τις ακόλουθες ρυθμίσεις και παρεμβάσεις:

α. Αξιοποίηση για παραγωγή ενέργειας των ιδιαίτερων ενεργειακών πλεονεκτημάτων συγκεκριμένων περιοχών της χώρας και ιδιαίτερα:

- του υδατικού δυναμικού της Δυτικής Ελλάδας – Ηπείρου και των ποταμών Αξιού, Αλιάκμονα και Νέστου της Βόρειας Ελλάδας,
- των λιγνιτικών αποθεμάτων της χώρας και ιδιαίτερα της Κεντρικής Πελοποννήσου και της Δυτικής Μακεδονίας,
- του δυναμικού της χώρας σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, σύμφωνα με τις ειδικότερες κατευθύνσεις Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας.

β. Διερεύνηση της σκοπιμότητας συμπλήρωσης των υφιστάμενων διυλιστηρίων πετρελαίου (Αττικής / Κορινθίας και Θεσσαλονίκης), με νέες εγκαταστάσεις στην Αλεξανδρούπολη, σε συνδυασμό και με την κατασκευή του αγωγού πετρελαίου από το Μπουργκάς.

Εξασφάλιση επαρκών χώρων για τη δημιουργία σταθμών διακίνησης πετρελαιοειδών σε επιλεγμένες περιοχές, καθώς και μικρότερων αποθηκευτικών χώρων σε κάθε νησί για την εξασφάλιση της ενεργειακής του επάρκειας.

γ. Ολοκλήρωση, σύμφωνα με τον υφιστάμενο σχεδιασμό, του δικτύου φυσικού αερίου (κύρια διασύνδεση με την Ιταλία και την Τουρκία με διακλαδώσεις προς πΓΔΜ, Αλβανία κ.ά.) και προσθήκη νέων υποδομών:

- κατασκευή αγωγών προς (α) Πάτρα - Πύργο, (β) Μεγαλόπολη - Καλαμάτα, (γ) εργοστάσιο της ΔΕΗ στο Αλιβέρι Ευβοίας, (δ) Μαυρονέρι – Αντίκυρα (ε) Καρδίτσα – Τρίκαλα, (στ) Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη (ζ) Κοζάνη – Πτολεμαΐδα – Φλώρινα και (η) σε άλλες περιοχές μεγάλης βιομηχανικής έντασης,
- αναβάθμιση σταθμού υγροποιημένου φυσικού αερίου στη Ρεβυθούσα,
- κατασκευή και άλλων σταθμών υγροποιημένου ή και συμπιεσμένου αερίου (πέραν της Ρεβυθούσας) στην περιοχή Ηρακλείου Κρήτης, στην Ερμούπολη, στη Μυτιλήνη και στη Ρόδο και κατασκευή δικτύων στις πόλεις αυτές

(κυρίως προς τους μεγάλους καταναλωτές όπως Ναυπηγεία Σύρου, μεταποιητικές μονάδες, ξενοδοχεία),

- εξασφάλιση επαρκών χώρων υποδοχής και αποθήκευσης φυσικού αερίου σε όλα τα κατοικημένα νησιά,

- έλεγχος των χρήσεων στις περιοχές που διέρχονται τα δίκτυα και στους σταθμούς μεταφόρτωσης.

δ. Ριζική βελτίωση του συστήματος παραγωγής και μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και ιδίως:

- Εκσυγχρονισμό και αναβάθμιση περιβαλλοντική ή και ενεργειακή των υφιστάμενων θερμοηλεκτρικών σταθμών ή και υδροηλεκτρικών σταθμών και δημιουργία νέων σε κατάλληλες θέσεις.

- Αντιμετώπιση των προβλημάτων των ιδιαίτερα ευαίσθητων ενεργειακά (π.χ. μεγάλα αστικά κέντρα, βιομηχανικές συγκεντρώσεις) περιοχών μέσω ενίσχυσης του δικτύου 400kV, 150kV, 66 kV, 20 kV κ.ά. και των αντίστοιχων υποσταθμών, αντιστάθμισης αέργου ισχύος και συστήματος σύνδεσης μονάδων ΑΠΕ και

- Σύνδεση του συνόλου των κατοικημένων νησιών της χώρας με το δίκτυο μεταφοράς ενέργειας του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας, δηλαδή με το διασυνδεδεμένο δίκτυο της ΔΕΗ, τα οποία θα διατηρούν σε εφεδρεία και τις αυτόνομες μονάδες παραγωγής ενέργειάς τους.

ε. Προώθηση ολοκληρωμένου προγράμματος ενεργειακής εξοικονόμησης (ενεργειακή διαχείριση, βιοκλιματικός σχεδιασμός κτιρίων, ανακύκλωση). Στο πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνεται κατά περίπτωση η παροχή οικονομικών κινήτρων για τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και την εξοικονόμηση ενέργειας.

Γ. Επικοινωνίες

Γ.1. Γενικές κατευθύνσεις για τις επικοινωνίες

- Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στη δυνατότητα ευχερούς και ισότιμης πρόσβασης στις υποδομές επικοινωνίας και πληροφορικής και, επομένως, πρόσβασης στη γνώση. Απαιτείται επομένως η ταχύρρυθμη βελτίωση και επέκταση των σχετικών υποδομών με στόχους:

(α) την εξασφάλιση ευχερούς ψηφιακής διασύνδεσης σε όλα τα σημεία της χώρας και ιδιαίτερα στην ύπαιθρο,

(β) τον εκσυγχρονισμό των υποδομών για τη δυνατότητα μεγαλύτερης διασποράς επιχειρήσεων και

(γ) την υποστήριξη της εύρυθμης λειτουργίας του αποκεντρωμένου δημόσιου τομέα προς όφελος των πολιτών.

- Οι υποδομές επικοινωνίας και πληροφορικής που θα χρησιμοποιηθούν πρέπει να βασίζονται στην πλέον σύγχρονη και καινοτόμο τεχνολογία, ενώ πρέπει να προβλεφθεί και διαδικασία συνεχούς εκσυγχρονισμού τους.

Γ.2. Υποδομές επικοινωνίας και πληροφορικής

Για τις νέες τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών, απαιτούνται και οι ακόλουθες δράσεις και παρεμβάσεις:

- Στα δύο μητροπολιτικά κέντρα Αθήνας και Θεσσαλονίκης, καθώς επίσης και στα αστικά κέντρα που φιλοξενούν σχολές και τμήματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και ερευνητικά κέντρα (Πανεπιστήμια, ΤΕΙ κ.ά.), απαιτείται, κατά προτεραιότητα, η διαρκής αναβάθμιση όλων των υποδομών που υποστηρίζουν τις τεχνολογίες αιχμής στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορικής.

- Επίσης, προτεραιότητα στις τεχνολογίες αιχμής της πληροφορικής και των επικοινωνιών πρέπει να δοθεί για τις απομονωμένες και απομακρυσμένες περιοχές της χώρας και κυρίως τις νησιωτικές, ανεξαρτήτως μεγέθους νησιού και νησιωτικού πληθυσμού, με στόχο την άρση της απομόνωσης και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας (ενίσχυση, κυρίως, των υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, τηλε-εργασίας και τηλεϊατρικής).

- Προώθηση του έργου SEELight (διαβαλκανική Δικτυακή Υποδομή Ινών των χωρών της Βαλκανικής).

- Η χωροθέτηση πομπών, δεκτών και άλλων υποδομών σύνδεσης οφείλει ιδίως να καλύπτει τις υποχρεώσεις της ασφάλειας, της υγείας των πολιτών, της αισθητικής του τοπίου και της επάρκειας του συστήματος, με κατάλληλο σχεδιασμό των σχετικών δικτύων. Προώθηση κοινόχρηστων εγκαταστάσεων λήψης τηλεοπτικών και τηλεπικοινωνιακών σημάτων με σκοπό την αναβάθμιση του αστικού τοπίου. Σε περιπτώσεις παραδοσιακών οικισμών, πρέπει να προωθείται κατά προτεραιότητα η υπογειοποίηση των δικτύων σύνδεσης.

- Προώθηση προγράμματος υπηρεσιών δωρεάν ασυρμάτου διαδικτύου στην περιφέρεια.

Άρθρο 7
Χωρική διάρθρωση, εξειδίκευση και συμπληρωματικότητα των παραγωγικών τομέων

Κατωτέρω καταγράφονται οι βασικοί στόχοι - επιδιώξεις και οι κατευθύνσεις για την ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη των κύριων παραγωγικών τομέων της οικονομίας, καθώς και για τη χωρική διάρθρωση, την εξειδίκευση και την εξασφάλιση της μεταξύ τους συμπληρωματικότητας.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στη διευθέτηση συγκρούσεων χρήσεων γης και στη διασφάλιση προϋποθέσεων συνύπαρξης δραστηριοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη τη μοναδικότητα και διαθεσιμότητα των πόρων για την ανάπτυξη κάθε παραγωγικής δραστηριότητας και τη στάθμιση κόστους – ωφέλειας σε κοινωνικό-οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Για το σκοπό αυτόν, κατά το σχεδιασμό, επιδιώκεται να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του χώρου και να ενσωματώνεται η περιβαλλοντική διάσταση σε κάθε τομεακή πολιτική.

Α. Αγροτικός τομέας (γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία)

Βασικοί στόχοι – επιδιώξεις:

- Βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του αγροτικού τομέα και διασφάλιση της οικολογικής και πολιτιστικής σημασίας των περιοχών της υπαίθρου, με το συνδυασμό παραδοσιακών και σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και προτύπων, την προώθηση συμβατών προς το περιβάλλον και το τοπίο ορίων ανάπτυξης και την αξιοποίηση των ενδογενών συγκριτικών πλεονεκτημάτων σε μία σειρά προϊόντων και μεθόδων παραγωγής.

- Ανάδειξη του πολυλειτουργικού χαρακτήρα της γεωργίας και του ρόλου της ως σημαντικού «διαχειριστή» των φυσικών πόρων και του αγροτικού τοπίου.

- Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στον πρωτογενή τομέα (κάλυψη των αναγκών σε κατάρτιση των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα αλλά και γενικότερα των κατοίκων των αγροτικών περιοχών), ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί πληρέστερα στους νέους ρόλους που καλείται να επιτελέσει ο αγροτικός τομέας.

- Προστασία του αγροτικού χώρου από τις πιέσεις που δέχεται στο πλαίσιο της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς του (αναδιάρθρωση καλλιεργειών, εγγειοβελτιωτικά έργα, κ.ά.) και λήψη μέτρων για την εξασφάλιση της ποιότητας του φυσικού περιβάλλοντος και ιδίως των βιοτόπων, καθώς και για την προστασία των υδάτων και του εδάφους.

- Προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας και των βοσκοτόπων, λαμβάνοντας υπόψη: α) το ρόλο τους στην παραγωγική διαδικασία, τη διατήρηση της ποιότητας του περιβάλλοντος, αλλά και τις ανάγκες επέκτασης των οικισμών και την οικονομική ανάπτυξη και β) την ανάγκη χωροθέτησης, οργάνωσης και λειτουργίας σύγχρονων κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων, προσαρμοσμένων στις απαιτήσεις της αγοράς για υγιεινά και ασφαλή τρόφιμα.

- Στο πλαίσιο του παραπάνω στόχου προτεραιότητα αποκτά η στήριξη της εγχώριας κτηνοτροφίας και η αξιοποίηση του παραγωγικού δυναμικού των βοσκοτόπων, ώστε να αποτελέσουν, μεταξύ άλλων, και μέσο για την ενίσχυση της οικονομίας και τη συγκράτηση του πληθυσμού στις ορεινές και μειονεκτικές περιοχές. Κρίσιμο στοιχείο θεωρείται η οριοθέτηση των βοσκοτόπων, η ορθολογική χρήση τους και η βελτίωση της παραγωγικής τους ικανότητας με εγκεκριμένα διαχειριστικά σχέδια. Μέριμνα λαμβάνεται και για την εκτατικοποίηση της κτηνοτροφίας, σε συνδυασμό με αειφορικές πρακτικές διαχείρισης των οικοσυστημάτων.

- Διατήρηση και στήριξη στα νησιά της γεωργίας και κτηνοτροφίας που αξιοποιούν τις τοπικές πρώτες ύλες, την παράδοση και την τεχνογνωσία, σε συνδυασμό με σύγχρονες γνώσεις και τεχνολογίες, για την παραγωγή παραδοσιακών προϊόντων. Για το σκοπό αυτόν, απαιτείται η ενεργοποίηση και στήριξη των τοπικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, των συνεταιρισμών και των αγροτουριστικών συνεταιρισμών γυναικών, καθώς και εν γένει των τοπικών παραγωγικών μονάδων που συμβάλλουν στην επίτευξη του πιο πάνω στόχου.

- Ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών, με τη δημιουργία δικτύων με τα αστικά κέντρα και τα επιλεγμένα ημιαστικά κέντρα που θα αποτελέσουν τους πόλους ανάπτυξης των ευρύτερων γεωγραφικών ενοτήτων.

- Ανάπτυξη, με βασική παράμετρο την ποιότητα, βιώσιμων παραγωγικών δραστηριοτήτων του πρωτογενή σε συμπληρωματικότητα με τον τομέα του τουρισμού. Έμφαση επίσης δίδεται στην ανάπτυξη της βιολογικής γεωργίας.

- Αειφόρο ανάπτυξη επιλεγμένων αλιευτικών περιοχών και δημιουργία ενός προτύπου πολυαπασχόλησης και διασύνδεσης των διαφόρων τομέων μεταξύ τους (π.χ. τουρισμός – πρωτογενής τομέας, τουρισμός - πολιτισμός, κ.λπ.) που συνδυάζεται με εξειδικεύσεις στην κατεύθυνση της βελτίωσης της ποιότητας και της επιχειρηματικότητας.

- Ανάπτυξη της παράκτιας αλιείας στο πλαίσιο των αρχών της αειφορίας, με εφαρμογή μέτρων ελέγχου της υπεραλίευσης και προστασίας του παράκτιου θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- Στήριξη της υδατοκαλλιεργητικής δραστηριότητας με βιώσιμο τρόπο και προστασία των περιοχών στις οποίες αναπτύσσεται από μη συμβατές δραστηριότητες.

Βάσει των ανωτέρω στόχων – επιδιώξεων δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Δημιουργία ενός βιώσιμου και ανταγωνιστικού συστήματος γεωργίας και διατροφικών προϊόντων με σαφή προσανατολισμό προς την αγορά, το οποίο θα αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην παραγωγή προϊόντων διατροφικής ποιότητας και ασφάλειας, θα είναι ικανό να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των καταναλωτών, θα αναπτύσσεται κατά τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον και θα συμβάλλει στην ανάπτυξη της υπαίθρου με σκοπό τη διατήρηση του αγροτικού πληθυσμού και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, αλλά και την ανάδειξη ενός μεγάλου φάσματος οικονομικών δραστηριοτήτων σε αγροτικές μειονεκτικές, ορεινές και νησιωτικές περιοχές.

- Διατήρηση της γεωργίας και της εντατικής κτηνοτροφίας, με παράλληλη προστασία της γεωργικής γης, ιδιαίτερα στις γόνιμες πεδινές περιοχές. Οι περιοχές αυτές περιλαμβάνουν: (α) την Κεντρική, την Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη, (β) τη Θεσσαλία, (γ) την Κοιλάδα του Σπερχειού και την Κωπαΐδα, (δ) τους κάμπους, ένθεν και ένθεν του Αμβρακικού, της Άρτας και του Αγρινίου, (ε) τους κάμπους της Κορινθίας και της Αργολίδας, της Πάτρας και του Πύργου, (στ) το Μεσσηνιακό κάμπο και τους κάμπους της Λακωνίας και (ζ) το Ηράκλειο – Μεσσαρά - Ιεράπετρα στην Κρήτη.

- Δραστικό περιορισμό της διάχυσης αστικών χρήσεων στη γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας. Τυχόν απόδοσή της σε άλλες χρήσεις πρέπει να γίνεται με φειδώ, ύστερα από στάθμιση των παραγόντων κόστους – ωφέλειας σε κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο, λαμβανομένων υπόψη των επιλογών ανάπτυξης που απορρέουν από το παρόν πλαίσιο.

- Αναδιάρθρωση των καλλιεργειών, σύμφωνα με την ΚΑΠ, σε συνδυασμό με την εκλογίκευση των συστημάτων άρδευσης και της χρήσης λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης πολιτικής διαχείρισης των υδάτινων πόρων. Προώθηση της εφαρμογής κοινοτικού προγράμματος για αναδάσωση πτωχών σε απόδοση γεωργικών εκτάσεων.

- Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των υδατοκαλλιεργειών, με τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων μονάδων και την εφαρμογή μεθόδων διαχείρισης πιο φιλικών προς το περιβάλλον, την ίδρυση νέων μονάδων σε κατάλληλες θέσεις είτε μεμονωμένα, ιδιαίτερα σε περιοχές που δεν αναμένονται σημαντικές πιέσεις ή και παρουσιάζουν αναπτυξιακή υστέρηση, είτε σε οργανωμένους υποδοχείς, και τη σταδιακή απομάκρυνση όσων λειτουργούν σε ακατάλληλες θέσεις με την παροχή σχετικών κινήτρων. Κατά τις διαδικασίες αυτές, πρέπει να λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα προκειμένου η προσαρμογή να μην έχει αρνητικές επιπτώσεις στη βιωσιμότητα του κλάδου.

- Προώθηση Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (Π.Ο.Α.Υ.) σε περιοχές μεγάλης συγκέντρωσης υδατοκαλλιεργειών, με στόχο την ορθολογική διαχείριση και ανάπτυξή τους, την επίτευξη οικονομιών κλίμακας και τη δημιουργία σύγχρονων εγκαταστάσεων υποστήριξης (αποθηκευτικοί χώροι, συσκευαστήρια, ιχθυογεννητικοί σταθμοί κ.ά.).

- Ανάπτυξη υδατοκαλλιεργειών σε λιμνοθάλασσες, σε λίμνες, καθώς και σε εκβολικά συστήματα ποταμών κατά τρόπο συμβατό με το ευαίσθητο περιβάλλον των περιοχών αυτών και την παραγωγική τους ικανότητα.

Β. Βιομηχανία (εξόρυξη – μεταποίηση)

Βασικοί στόχοι – επιδιώξεις:

- Χάραξη χωρικής πολιτικής για τη βιομηχανία με αφετηρία την αναγνώριση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και χωρικών αναγκών του τομέα και των επί μέρους κλάδων του.

- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της επιχειρηματικότητας στο βιομηχανικό τομέα μέσω κατάλληλων χωρικών ρυθμίσεων και με εστίαση σε δραστηριότητες που καλύπτουν τοπικές ανάγκες ή παρουσιάζουν συγκριτικό πλεονέκτημα σε διεθνείς αγορές.

- Προώθηση ενός πολυκεντρικού προτύπου χωρικής οργάνωσης της βιομηχανίας, με σκοπό την αύξηση της συμβολής της στην περιφερειακή ανάπτυξη και την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων διαφόρων περιοχών.

- Ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις δραστηριότητες του βιομηχανικού τομέα με την εφαρμογή σύγχρονων τεχνικών εκμετάλλευσης και παραγωγής, καθώς και τεχνικών αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και αποκατάστασης του περιβάλλοντος.

- Εξορθολογισμός της διαδικασίας χωροθέτησης της βιομηχανίας: α) με οργάνωση υποδοχέων για τη μεταποίηση σε κατάλληλες θέσεις και στήριξή τους με αποτελεσματικά κίνητρα, β) με κλαδικές ρυθμίσεις για τις μονάδες με συγκεκριμένες απαιτήσεις χωροθέτησης, γ) με διασφάλιση των όρων γειτνίασής τους με άλλες δραστηριότητες (ειδικά τις μη συμβατές).

- Βελτίωση και συντονισμός των θεσμικών προβλέψεων των επί μέρους χωρικών πολιτικών, ώστε να προωθείται πληρέστερα η επιχειρηματικότητα και να επιτυγχάνεται διαφάνεια και ασφάλεια δικαίου κατά τη χωροθέτηση των βιομηχανικών μονάδων.

- Ενίσχυση της επιχειρηματικότητας με την ανάπτυξη τεχνολογιών αιχμής στους τομείς της πληροφορικής, των επικοινωνιών και της καινοτομίας.

Βάσει των ανωτέρω στόχων – επιδιώξεων δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις, οι οποίες εξειδικεύονται στο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τη Βιομηχανία:

- Διατήρηση της εξορυκτικής δραστηριότητας στις υφιστάμενες περιοχές εκμετάλλευσης και διασφάλιση της δυνατότητας επέκτασης σε περιοχές, όπου εντοπίζονται νέα κοιτάσματα ή νέα ορυκτά, με τήρηση των όρων προστασίας του περιβάλλοντος και των προϋποθέσεων λειτουργίας των γειτονικών δραστηριοτήτων. Πρόκειται, κυρίως, για ορυκτούς πόρους που καλύπτουν εγχώριες ανάγκες ή απευθύνονται σε διεθνείς αγορές, όπως: ο λιγνίτης στη Δυτική Μακεδονία και την Πελοπόννησο, ο βωξίτης στη Φωκίδα, Βοιωτία και Φθιώτιδα, τα σιδηρονικελιούχα μεταλλεύματα στη Βοιωτία, Φθιώτιδα, Εύβοια, Δυτική και Κεντρική Μακεδονία, το αργό πετρέλαιο στο νομό Καβάλας, τα βιομηχανικά ορυκτά στη Δυτική και Κεντρική Μακεδονία, τα μεικτά θειούχα και ο λευκόλιθος στη Χαλκιδική, οι άστριοι και στη κεντρική Μακεδονία, ο χρυσός στην Κεντρική Μακεδονία, η ποζολάνη, ο περλίτης, ο μπεντονίτης και γενικά τα βιομηχανικά ορυκτά στις Κυκλάδες και το νότιο Αιγαίο και ιδίως στη Μήλο, τη Νίσυρο και το Γυαλί, ο γύψος στην Κρήτη και τα μάρμαρα σε διάφορες θέσεις στον Ελλαδικό χώρο. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα μάρμαρα αποτελούν μία σημαντική κατηγορία ορυκτών πόρων με πολιτισμική και εμπορική σημασία που απαντώνται σε διάφορες θέσεις με ποικιλία μορφών και ιδιοτήτων. Οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις εντοπίζονται στους νομούς Δράμας, Καβάλας, Ημαθίας, Ιωαννίνων, Αττικής, Κοζάνης, Βοιωτίας, Αργολίδος, Αρκαδίας και νήσων όπως η Χίος και η Νάξος.

- Πρόνοια χωρικού σχεδιασμού απαιτείται επίσης για τα λατομεία αδρανών υλικών, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη και με μικρότερο κόστος κάλυψη των αναγκών των λοιπών παραγωγικών δραστηριοτήτων και έργων υποδομής, παράλληλα με την ελάχιστη δυνατή επίπτωση στο περιβάλλον. Ιδιαίτερα ενδιαφέρει: η πρόβλεψη χώρων εξόρυξης αδρανών σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (αστικά κέντρα, τουριστικές περιοχές, μεγάλα έργα υποδομής), η εξεύρεση θέσεων εκμετάλλευσης αδρανών για την εξασφάλιση παραγωγής προϊόντων που συνδέονται με την πολιτιστική κληρονομιά (παραδοσιακά κτίσματα), υλικών με ειδικές ιδιότητες, καθώς και πρώτων υλών για μονάδες παραγωγής τσιμέντου και ασβέστη.

- Στα νησιά, με περιορισμένες ανάγκες δομικών υλικών, ο χωρικός σχεδιασμός λατομείων θα διενεργείται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

- Εξασφάλιση των θεμελιωδών προϋποθέσεων για τη λειτουργία των εξορυκτικών δραστηριοτήτων και κυρίως της δυνατότητας χωροθέτησης μονάδων πρωτογενούς επεξεργασίας ορυκτών πρώτων υλών και μονάδων μεταποίησης για καθετοποίηση της παραγωγής στους χώρους εξόρυξης, όπως επίσης και της εξασφάλισης θαλάσσιων διεξόδων για διακίνηση των προϊόντων, όταν αυτό επιβάλλεται για τεχνικο-οικονομικούς λόγους ή για λόγους ασφάλειας, λαμβάνοντας παράλληλα και τα αναγκαία μέτρα προστασίας και αποκατάστασης του περιβάλλοντος.

- Διασφάλιση των χώρων της εξορυκτικής δραστηριότητας από ανταγωνιστικές χρήσεις με κριτήρια τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και τη σπανιότητα των προς εκμετάλλευση πόρων, ειδικά στις παράκτιες ζώνες και στις περιοχές του δικτύου ΦΥΣΗ 2000.

- Εξασφάλιση των προϋποθέσεων σταδιακής και οριστικής αποκατάστασης των μεταλλείων και των λατομείων.

- Εξορθολογισμός της χωροθέτησης των βιομηχανικών μονάδων, αφ' ενός με πρόσφορες ρυθμίσεις για την εγκατάσταση νέων μονάδων, αφ' ετέρου με αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλούν οι ήδη υφιστάμενες συγκεντρώσεις ή οι διάσπαρτες μονάδες.

- Ειδικότερα, για τις νέες μονάδες επιδιώκεται η συγκέντρωση σε οργανωμένους υποδοχείς σε κατάλληλες θέσεις, παράλληλα με τον περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης. Οργανωμένοι χώροι προβλέπονται σε όλους τους νομούς, αλλά οι μεγαλύτερες ανάγκες για οργανωμένους υποδοχείς διαπιστώνονται στις ζώνες επιρροής των μεγάλων αστικών κέντρων και κατά μήκος των αξόνων ανάπτυξης και ιδιαίτερα: (α) του άξονα Δράμας – Καβάλας – Ξάνθης – Αλεξανδρούπολης, (β) των πολυακτινικών αξόνων με κέντρο τη Θεσσαλονίκη, (γ) του άξονα Βόλου-Λάρισας, (δ) των αξόνων με κέντρο την Αθήνα προς Οινόφυτα – Θήβα – Χαλκίδα Λαμία και προς Κόρινθο - Άργος, (ε) της Πάτρας, της Καλαμάτας / Μεσσήνης, του Ηρακλείου και του Αγρινίου – Άρτας – Ιωαννίνων, καθώς και της Καστοριάς – Κοζάνης.

- Αντίστοιχα, για τις υφιστάμενες άτυπες συγκεντρώσεις απαιτούνται μέτρα εξυγίανσης των περιοχών με αναβάθμιση των υποδομών για τη βελτίωση της αντα-

γωνιστικότητας και των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μονάδων. Ανάγκες εξυγίανσης διαπιστώνονται σε περιοχές μεγάλης έκτασης, όπως των Οινοφύτων – Σχηματαρίου και του Θριασίου στην Αττική, ενώ, μικρότερης κλίμακας, στις ζώνες επιρροής των λοιπών αστικών κέντρων.

- Μέτρα απαιτούνται επίσης: α) για τις εθνικής εμβέλειας μονάδες που, από άποψη μεγέθους, αντιστοιχούν σε οργανωμένους υποδοχείς, β) για τις περιοχές αποβιομηχάνισης και τις εγκαταλειμμένες μονάδες και γ) για τις εξωαστικές, μη πολεοδομούμενες, περιοχές με δυνατότητα εγκατάστασης βιομηχανικών μονάδων.

- Μέτρα απαιτούνται, επίσης, για το καθεστώς χωροθέτησης συγκεκριμένων βιομηχανικών κλάδων. Τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι συμβατά με τα ειδικά χαρακτηριστικά των οικείων μονάδων, ιδίως των αγροτικών μονάδων μεταποίησης προϊόντων ονομασίας προέλευσης, των μονάδων καθετοποίησης τοπικών προϊόντων και ικανοποίησης τοπικών αναγκών σε απομονωμένες περιοχές και ειδικά στα νησιά, των μονάδων εθνικής σημασίας κ.λπ..

Γ. Τουρισμός

Βασικοί στόχοι - επιδιώξεις

- Ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη του τομέα του τουρισμού στο πλαίσιο της αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας (γεωγραφική θέση, κλίμα, πολυνησιακός χαρακτήρας, μήκος και ποιότητα ακτών, ποικιλία και έντονη εναλλαγή της μορφής και του είδους των πόρων, πυκνότητα και ποικιλία περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και πλούσιο πολιτιστικό κεφάλαιο).

- Βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του τομέα με την προσαρμογή και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος και του σχεδιασμού στα νέα δεδομένα και τάσεις της τουριστικής αγοράς. Προώθηση νέων μορφών τουρισμού που αναμένεται να συμβάλουν και στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

- Διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας και των αποτελεσμάτων της σε νέες περιοχές και προώθηση της ισόρροπης και αειφόρου ανάπτυξης σύμφωνα με τις φυσικές, πολιτιστικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.

- Περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος.

- Εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των πόρων.

Βάσει των ανωτέρω στόχων – επιδιώξεων, δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις, οι οποίες εξειδικεύονται στο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό:

Ανάληψη ενεργειών και υιοθέτηση δράσεων που συνδέονται με την εξυπηρέτηση του τουρισμού βάσει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε περιοχής, της έντασης και του είδους της τουριστικής δραστηριότητας, της γεωμορφολογίας και της ευαισθησίας των πόρων. Οι ενέργειες και δράσεις αυτές αφορούν κυρίως στα εξής:

- Αναβάθμιση της εικόνας των τουριστικών προορισμών προκειμένου να καταστούν ελκυστικότεροι και ασφαλέστεροι, με την ανάδειξη στοιχείων ταυτότητας και αναγνωρισιμότητας, την αναβάθμιση και την αποκατάσταση του δομημένου χώρου, την οργάνωση του, ατύπως διαμορφωμένου οικιστικά, εξωαστικού χώρου, κ.ά..

- Προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος και του τοπίου (προστασία φυσικού περιβάλλοντος, αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, άϋλης πολιτιστικής κληρονομιάς, δημιουργία πολιτιστικών χώρων, δικτύων μονοπατιών και διαδρομών). Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να ληφθεί για την τουριστική ανάπτυξη των νησιών, τα οποία πρέπει να διατηρήσουν το, χαμηλής επιβάρυνσης, πλούσιο περιβάλλον, τα πολιτιστικά στοιχεία και την ποιότητα ζωής. Η προστασία και ανάδειξη του φυσικού δομημένου και πολιτιστικού περιβάλλοντος των νησιών είναι το κυριότερο συγκριτικό τους πλεονέκτημα.

- Διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας με ένταξη των αναξιοποίητων τουριστικά πόρων της ενδοχώρας στο προσφερόμενο προϊόν και με παράλληλη προστασία και διαφύλαξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Ειδικότερα, ενίσχυση της σχέσης ανεπτυγμένων τουριστικών κέντρων και υπαίθρου ή ανεπτυγμένων παράκτιων περιοχών και ενδοχώρας, ώστε να εμπλουτιστεί η υφιστάμενη τουριστική προσφορά με νέα τουριστικά προϊόντα και να καταστούν βιώσιμες οι νέες μορφές τουρισμού που θα αναπτυχθούν σε ορεινές ή μη ανεπτυγμένες περιοχές.

- Περιορισμό της διάσπαρτης εκτός σχεδίου δόμησης τουριστικών εγκαταστάσεων σε ευαίσθητες περιοχές (Natura, ορεινός χώρος, μικρά νησιά με χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης).

- Εμπλουτισμό και αναβάθμιση των κοινωνικών, τεχνικών και ειδικών υποδομών (υγεία, μεταφορές, πληροφόρηση κ.ά.) στην κατεύθυνση της διεύρυνσης των τουριστικών προορισμών αλλά και της καλύτερης εξυπηρέτησης, θωράκισης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του συνόλου των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος.

- Βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών.

- Απόσυρση καταλυμάτων και οχλούντων κτιρίων ή/και προώθηση προγραμμάτων ανάπλασης για την περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος, κατά προτεραιότητα στις ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές.

- Επιτάχυνση του ρυθμού ανανέωσης της τουριστικής προσφοράς στην κατεύθυνση της αναβάθμισης, της χωρικής και χρονικής διεύρυνσης και του εμπλουτισμού της τουριστικής δραστηριότητας, καθώς και της εξαρχής ανάπτυξης επιλεγμένων ειδικών μορφών τουρισμού με ηπιότερα κατά κύριο λόγο χαρακτηριστικά τόσο λόγω του βαθμού ωρίμανσης του τουριστικού προϊόντος στη χώρα όσο και του διεθνούς ανταγωνισμού.

- Διασύνδεση και διάχυση των αποτελεσμάτων του τουρισμού στους λοιπούς τομείς της οικονομίας και κυρίως στον πρωτογενή.

- Δημιουργία σταθερού πλαισίου κανόνων για τη χωροθέτηση επιχειρήσεων που σχετίζονται με τον τουρισμό και τη διαμόρφωση πρόσφορων συνθηκών για την προσέλκυση σημαντικών, για την εθνική οικονομία, τουριστικών επενδύσεων.

- Διαρκής παρακολούθηση, εξειδίκευση και αναπροσαρμογή, όπου είναι απαραίτητο, των στόχων, κατευθύνσεων και προτεραιοτήτων της αναπτυξιακής νομοθεσίας και των αντίστοιχων κινήτρων για την καλύτερη εξυπηρέτηση του τομέα.

Άρθρο 8
Χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου

1. Γενικές κατευθύνσεις

Για την οργάνωση της οικιστικής ανάπτυξης της χώρας, υιοθετούνται οι ακόλουθες γενικές κατευθύνσεις:

(α) Επιδιώκεται η δημιουργία πολυκεντρικής δομής με την ανάπτυξη ενός ιεραρχημένου οικιστικού δικτύου, εξαρτημένου από επιλεγμένους πόλους υπερεθνικής και εθνικής σημασίας.

(β) Υποστηρίζεται το οικιστικό δίκτυο και ιδιαίτερα οι επιλεγμένοι πόλοι υπερεθνικής και εθνικής σημασίας με δράσεις που στοχεύουν σε:

- Συμπληρωματικότητα των ρόλων των αστικών κέντρων.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και του οικονομικού δυναμισμού τους.
- Βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους.
- Προστασία και βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος με μέτρα όπως:

ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς,

προστασία και ανάδειξη του δημόσιου χώρου με ενίσχυση των ζωνών πρασίνου και διαχείριση των ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων,

ανάπλαση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών,

περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με μέτρα για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων και την ενθάρρυνση της χρήσης καθαρών οχημάτων (Περιβαλλοντικά τέλη Κυκλοφορίας), για τον περιορισμό της ρύπανσης από τις κεντρικές θερμάνσεις, για την αποθάρρυνση των μετακινήσεων με Ι.Χ. αυτοκίνητα στα κορεσμένα τμήματα των αστικών κέντρων με την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και

περιορισμό των συντελεστών δόμησης κατά περίπτωση.

- Υψηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών με έμφαση στην υγεία, στη γνώση, με περαιτέρω ενίσχυση της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και στην ανάπτυξη υποδομών έρευνας.

(γ) Αναπτύσσεται η συνεργασία πόλης-υπαίθρου, με στόχο την αξιοποίηση της δυναμικής των αστικών κέντρων και τη διάχυσή της από τα μεγάλα αστικά κέντρα (πόλοι ανάπτυξης) στα μικρότερα και στην ύπαιθρο.

(δ) Προωθείται η συνεργασία μεταξύ πόλεων που ανήκουν στην ίδια γεωγραφική ενότητα, μέσα από δίκτυα, με σκοπό την ενίσχυση της αναπτυξιακής και εδαφικής συνοχής της.

2. Χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου

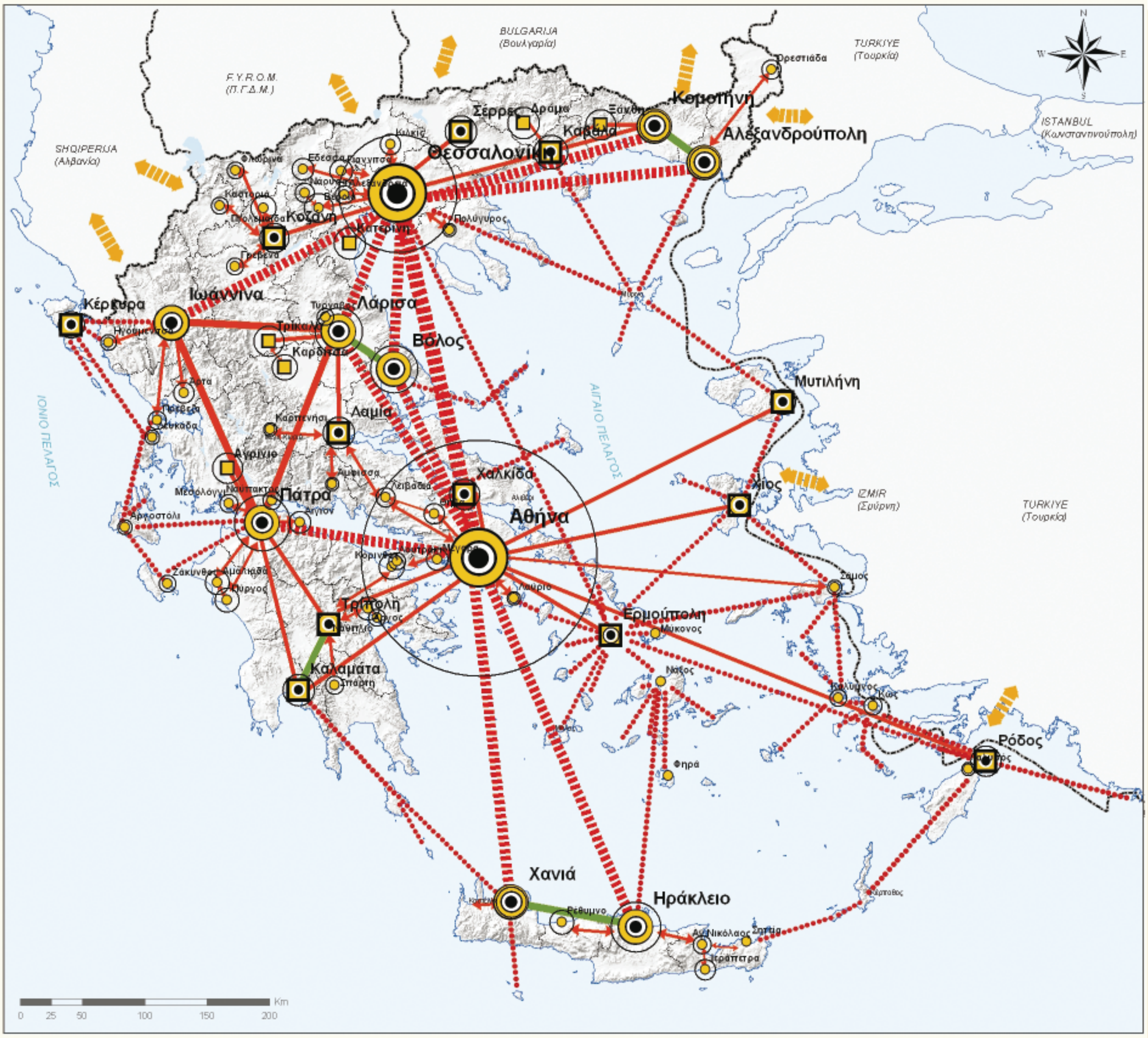
Επιδιώκεται η δημιουργία ενός ιεραρχημένου αστικού πλέγματος, όπως διαγραμματικά απεικονίζονται στο χάρτη 8.1, και ειδικότερα:

(α) Στην ηπειρωτική χώρα και στα πλησίον αυτής νησιά:

- Ενισχύονται τα δύο μητροπολιτικά κέντρα (Αθήνα - Θεσσαλονίκη) στο ευρωπαϊκό δίκτυο μητροπολιτικών κέντρων, παράλληλα με την αξιοποίηση του οικονομικού δυναμισμού τους για την αναζωογόνηση του εθνικού χώρου.
- Ενισχύονται επιλεγμένα κέντρα ως εθνικοί πόλοι (Πάτρα, δίπολο Λάρισα - Βόλος, Ιωάννινα, δίπολο Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη), με στόχο να αποτελέσουν κομβικά σημεία του εθνικού χώρου σε διασύνδεση με τον περιβάλλοντα χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των Βαλκανίων και της Μεσογείου.
- Το δίκτυο των εθνικών πόλων της ηπειρωτικής χώρας υποστηρίζεται από τους δευτερεύοντες πόλους του άρθρου 5 του παρόντος (ενότητα Β΄ παράγραφος 3), με τους οποίους συναρτώνται τα υπόλοιπα αστικά κέντρα και οικισμοί.
- Ενίσχυση της λειτουργικής συνάρθρωσης των οικιστικών κέντρων της ηπειρωτικής χώρας με τα πλησίον αυτής νησιά.

(β) Στο νησιωτικό χώρο του Αιγαίου:

- Ενισχύεται το δίπολο Ηράκλειο - Χανιά ως εθνικός πόλος, σε διασύνδεση με τον περιβάλλοντα χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Μεσογείου.
- Συγκροτείται πολυπολικό νησιωτικό σύμπλεγμα (Βόρειο Αιγαίο, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα), με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της συνοχής της ευρύτερης νησιωτικής ενότητας και των επί μέρους συνιστωσών της. Ιδιαίτερα ενισχύονται οι συνεργασίες τόσο μεταξύ των νησιών που ανήκουν σε διαφορετικά συμπλέγματα όσο και αυτές που αναπτύσσονται σε μικρές ενότητες γειτονικών νησιών, ενώ παράλληλα αναδεικνύεται ο ρόλος των νησιωτικών οικιστικών κέντρων «τοπικής» εμβέλειας.



Χάρτης 8.1: Πολυκεντρική και ισόρροπη χωρική ανάπτυξη

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

- Μητροπόλεις (1ο επίπεδο)
- Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι (2ο επίπεδο)
- Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι (3ο επίπεδο)
- Λοιποί εθνικοί πόλοι (4ο επίπεδο)
- Λοιπά νομαρχιακά κέντρα, αστικά κέντρα με πληθυσμό > 10.000κατ. και άλλα σημαντικά κέντρα (5ο επίπεδο)
- Ενίσχυση διασυνοριακών συνεργασιών

Κύριες λειτουργικές εξαρτήσεις:

- μεταξύ αστικών κέντρων 1ου επιπέδου
- αστικών κέντρων 2ου επιπέδου με αστικά κέντρα 1ου επιπέδου
- μεταξύ αστικών κέντρων 2ου επιπέδου
- αστικών κέντρων 3ου και 4ου επιπέδου με ανώτερα επίπεδα
- μεταξύ αστικών κέντρων 3ου και 4ου επιπέδου
- αστικών κέντρων 4ου και 5ου επιπέδου με ανώτερα επίπεδα
- αστικών κέντρων 4ου και 5ου μεταξύ τους
- συνλειτουργία αστικών κέντρων 2ου & 3ου επιπέδου (δίπολα)

Ενίσχυση Συνοχής Νησιωτικού Χώρου

- ενίσχυση σημαντικών λειτουργικών εξαρτήσεων νησιών μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα

Πληθυσμός οικιστικών κέντρων

1 000 000
500 000
100 000
50 000
10 000

2.1. Ειδικές κατευθύνσεις για τη ρύθμιση του χώρου στα μητροπολιτικά κέντρα

Για τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη), υιοθετούνται οι ακόλουθες ειδικές κατευθύνσεις:

(α) Σταθεροποίηση του πληθυσμού τους με απώτερο στόχο τη μείωση τουλάχιστον του πληθυσμού του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας, με ενίσχυση πρωτίστως της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης, με τον προσανατολισμό της αγοράς εργασίας σε επιλεγμένους κλάδους (ιδίως έρευνα και καινοτομία, υψηλή τεχνολογία, χρηματοπιστωτικό σύστημα, ναυτιλία, τουρισμό, πολιτισμό) και με την ανάπτυξη δορυφορικών αστικών κέντρων.

(β) Προώθηση του θεσμού της μητροπολιτικής αυτοδιοίκησης.

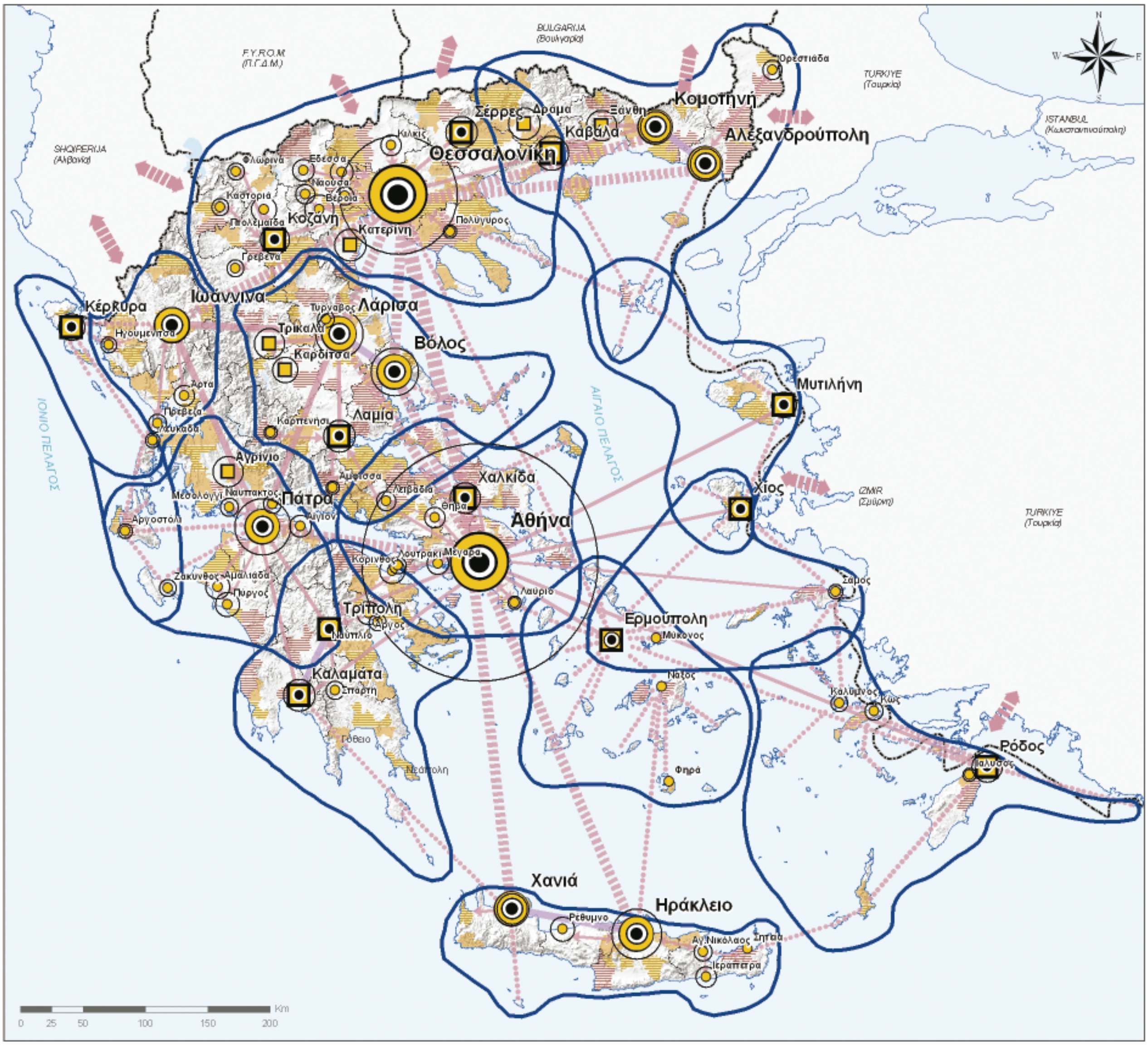
(γ) Ενίσχυση των δράσεων που αφορούν στη βελτίωση της λειτουργικότητάς τους και της ποιότητας ζωής, όπως:

- Ολοκλήρωση του διαχωρισμού και της συνάρθρωσης μεταξύ του αστικού και του υπεραστικού συστήματος διακίνησης προσώπων και αγαθών.
- Περιορισμός των αστικών μετακινήσεων, με την πολυκεντρική οργάνωση της πόλης και την ενίσχυση των εξυπηρετήσεων μέσω διαδικτύου.
- Αποθάρρυνση των μετακινήσεων με Ι.Χ. με παράλληλη ενίσχυση των μέσων μαζικών μεταφορών, ιδίως δε, με την κατασκευή - επέκταση του μετρό.
- Εφαρμογή περιορισμών στην κυκλοφορία των οχημάτων σε συνάρτηση με την περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλεί ο κινητήρας του οχήματος.
- Περιορισμός των ρύπων, με την καλλιέργεια της περιβαλλοντικής ευαισθησίας, την εξοικονόμηση ενέργειας, την προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον πηγών ενέργειας και την ορθολογική διαχείριση των αποβλήτων και απορριμμάτων με έμφαση στην ανακύκλωσή τους.
- Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, κατά προτεραιότητα σε περιοχές με ιδιαίτερη τοπολογική σημασία (όπως στις εισόδους, στο κέντρο και στο παράκτιο μέτωπο της πόλης), με την ενίσχυση των ζωνών πρασίνου, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας των πεζών (λαμβάνοντας ιδιαίτερη μέριμνα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες) και την αναβάθμιση της αισθητικής του χώρου.
- Σύσταση «Ταμείου Γης» στις πόλεις.
- Ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και ιδιαίτερα των ορεινών όγκων, των δασών και των ακτών.
- Ανάδειξη του πολιτιστικού περιβάλλοντος με έμφαση στις δράσεις ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων.
- Σχεδιασμός της ανάπτυξης των χρήσεων γης στον αστικό και περιαστικό χώρο και αυστηρός περιορισμός της διάσπαρτης δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές.
- Ενθάρρυνση της εγκατάστασης, υπό προϋποθέσεις, επενδύσεων τριτογενούς χαρακτήρα σε περιοχές χαρακτηρισμένες με ειδικές κανονιστικές ρυθμίσεις ως υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων.

3. Συνεργασία και εταιρική σχέση πόλης-υπαίθρου

Η αξιοποίηση της δυναμικής των αστικών κέντρων και η διάχυσή της από τα μεγάλα αστικά κέντρα (πόλοι ανάπτυξης) στα μικρότερα και στην ύπαιθρο προϋποθέτει ευρύ φάσμα παρεμβάσεων για την ενίσχυση της συνεργασίας και την εγκαθίδρυση εταιρικής σχέσης μεταξύ αστικών κέντρων και υπαίθρου, που ενδεικτικά απεικονίζονται στο χάρτη 8.2. Στόχο αποτελεί η βελτίωση της ελκυστικότητας και η αποκατάσταση της δημογραφικής ευρωστίας της υπαίθρου, με τη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης στους κατοίκους της, όπως και η εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στις υπηρεσίες, στις υποδομές και στη γνώση. Οι κύριες παρεμβάσεις συνοψίζονται ως ακολούθως:

- Τόνωση της λειτουργικής συνέχειας του ιεραρχημένου δικτύου αστικών κέντρων μέχρι τους μικρότερους οικισμούς, με συμπληρωματικότητα ρόλων.
- Εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας στη χωροθέτηση των υπηρεσιών και υποδομών, ώστε να είναι το δυνατόν πλησιέστερα στους κατοίκους της υπαίθρου.
- Ριζική βελτίωση της πρόσβασης προς υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις που κατ' ανάγκη διατίθενται μόνο σε μεγαλύτερα αστικά κέντρα μέσω: (α) καλύτερης και οικονομικότερης (ή και επιδοτούμενης στο νησιωτικό χώρο) συγκοινωνίας και (β) χρήσης νέων τεχνολογιών (όπως τηλεϊατρικής, τηλεκπαίδευσης και λοιπών υπηρεσιών διαδικτύου).
- Ενίσχυση και ενδυνάμωση των δεσμών μεταξύ αστικών κέντρων και υπαίθρου σε αντικείμενα όπως: (α) προσφορά ποιοτικού τουρισμού-παραθερισμού στον αστικό πληθυσμό, με ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της υπαίθρου και ιδιαίτερα των τοπίων και των παραδοσιακών οικισμών, και (β) αμεσότητα πρόσβασης του αστικού πληθυσμού σε ποιοτικά προϊόντα αγροτικής παραγωγής.
- Προστασία του αγροτικού χώρου από την ανεξέλεγκτη διάχυση των αστικών λειτουργιών και, ιδιαίτερα, ενθάρρυνση της ανάπτυξης της δόμησης σε οργανωμένους υποδοχείς αντί της διάσπαρτης δόμησης, καθώς και αποτελεσματική διαχείριση των εκπομπών αέριων ρύπων, υγρών αποβλήτων και απορριμμάτων. Στο πλαίσιο αυτό, ενθαρρύνεται και η συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων κλίμακας και συναφών υπηρεσιών σε ζώνες ελέγχου της δόμησης που δημιουργούνται στον περιαστικό χώρο.



Χάρτης 8.2: Εταιρική σχέση πόλης - υπαίθρου

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

- Μητροπόλεις (1ο επίπεδο)
- Πρωτεύοντες εθικοί πόλοι (2ο επίπεδο)
- Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι (3ο επίπεδο)
- Λοιποί εθνικοί πόλοι (4ο επίπεδο)
- Λοιπά νομαρχιακά κέντρα, αστικά κέντρα με πληθυσμό >10.000κατ. και άλλα σημαντικά κέντρα (5ο επίπεδο)

ΟΤΑ ΜΕ ΗΜΙΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

- 5.000 - 10.000κατ.
- 2.000 - 5.000κατ.

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΣΧΕΣΗ ΠΟΛΗΣ - ΥΠΑΙΘΡΟΥ

- Χωρικές ενότητες βασισμένες στη συνεργασία αστικών, ημιαστικών & λοιπών οικισμών
- Ενίσχυση διασυνοριακών συνεργασιών

Κύριες λειτουργικές εξαρτήσεις αστικών κέντρων:

- μεταξύ αστικών κέντρων 1ου επιπέδου
- αστικών κέντρων 2ου επιπέδου με αστικά κέντρα 1ου επιπέδου
- μεταξύ αστικών κέντρων 2ου επιπέδου
- αστικών κέντρων 3ου και 4ου επιπέδου με ανώτερα επίπεδα
- μεταξύ αστικών κέντρων 3ου και 4ου επιπέδου
- αστικών κέντρων 4ου και 5ου επιπέδου με ανώτερα επίπεδα
- αστικών κέντρων 4ου και 5ου επιπέδου μεταξύ τους
- συνλειτουργία αστικών κέντρων (δίπολο)

Ενίσχυση συνοχής νησιωτικού χώρου

- ενίσχυση σημαντικών λειτουργικών εξαρτήσεων νησιών μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα

Πληθυσμός οικιστικών κέντρων

1 000 000 · 500 000 · 100 000 · 50 000 · 10 000

Άρθρο 9
Χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του ορεινού, παράκτιου, νησιωτικού και αγροτικού χώρου, καθώς και των παραμεθόριων περιοχών

Οι ορεινές, παράκτιες, νησιωτικές και παραμεθόριες περιοχές, αγροτικές ή μη, έχουν ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που καθιστούν αναγκαία την ειδική αντιμετώπισή τους.

1. Γενικές κατευθύνσεις

Για τις ως άνω περιοχές δίδονται οι ακόλουθες γενικές κατευθύνσεις:

- Ενίσχυση της ανάπτυξής τους με βιώσιμο τρόπο και της σύνδεσής τους με βασικά αστικά κέντρα της λοιπής χώρας, ώστε να εξασφαλιστεί η συνοχή και η περιφερειακή ισορροπία.
- Διαφύλαξη της πλούσιας βιοποικιλότητας και των τοπίων που αποτελούν βασικά στοιχεία έλξης και, επομένως, συγκριτικά πλεονεκτήματα των περιοχών αυτών, καθώς και της αρμονίας του ανθρωπογενούς με το φυσικό περιβάλλον, που αποτελεί προϋπόθεση ποιότητας ζωής. Προς τούτο, κατά το σχεδιασμό, πρέπει να γίνονται σεβαστές η κλίμακα του χώρου και η δυναμική αναπαραγωγής του φυσικού περιβάλλοντος και να λαμβάνεται υπόψη η φέρουσα ικανότητα των οικοσυστημάτων.

2. Αγροτικός χώρος

Επιδιώκεται η αύξηση της ελκυστικότητας του αγροτικού χώρου ως περιοχής οίκησης, αναψυχής και ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων, ιδιαίτερα δε του πρωτογενή τομέα, με την ανάπτυξη ποιοτικών πρωτογενών δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με τον τουρισμό. Ειδικότερα για τη συγκράτηση του αγροτικού πληθυσμού προτείνεται η δημιουργία παραγωγικών και κοινωνικών υποδομών και η παροχή κινήτρων για τη δραστηριοποίηση των νέων και ασφαλή παραμονή των ηλικιωμένων. Επιδιώκεται, επίσης, η συνετή διαχείρισή του, με στόχο τη διαφύλαξη των χαρακτηριστικών του ως φυσικού αποθέματος και ως τοπίου, και η ανάδειξη της σημασίας του για τη διατήρηση των φυσικών οικοσυστημάτων και των αγρο-οικοσυστημάτων. Ο χώρος αυτός, που καταλαμβάνει το σύνολο σχεδόν του ορεινού και ημιορεινού χώρου, καθώς και σημαντικά τμήματα του παράκτιου, δεν είναι ομοιόμορφος. Για το λόγο αυτό, καθορίζονται διαφοροποιημένες κατευθύνσεις:

- Για τις αγροτικές περιοχές υψηλής παραγωγικότητας: υλοποίηση πολιτικών και αποτελεσματικών μέτρων για την αειφόρο διαχείριση των εδαφικών και υδατικών πόρων, με εξορθολογισμό της χρήσης των αγροχημικών και των συστημάτων άρδευσης.
- Για τις περιαστικές αγροτικές περιοχές: λήψη μέτρων για την αποφυγή της απώλειας γόνιμης γης, λόγω άναρχης αστικοποίησης, και για τη διατήρησή τους ως περιοχών ελεύθερων χώρων και αναψυχής. Οι κατευθύνσεις αυτές πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την κατάρτιση του σχεδιασμού των αστικών κέντρων, με γνώμονα το σεβασμό του περιβάλλοντος και των αναγκών σε γεωργική γη.
- Για τις ορεινές και τις ημιορεινές περιοχές, καθώς και για τις νησιωτικές περιοχές με αγροτικό χαρακτήρα: ενθάρρυνση των πολλαπλών πρωτογενών δραστηριοτήτων, με καλλιέργειες φιλικές προς το περιβάλλον, με ενίσχυση της κτηνοτροφίας και έμφαση στα προϊόντα ποιότητας και συνδυασμό με τον εναλλακτικό τουρισμό και παραθερισμό.

3. Ορεινός χώρος

Στον ορεινό χώρο, επιδιώκεται η ανασυγκρότηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, η συγκράτηση του πληθυσμού και η ισόρροπη σχέση μεταξύ πόλης και υπαίθρου με τη στήριξη, μεταξύ άλλων, των δυναμικότερων μικρών οικισμών. Για τη χωρική αυτή ενότητα παρέχονται οι εξής κατευθύνσεις, οι οποίες εξειδικεύονται στο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Ορεινό χώρο:

- αντιμετώπιση της δημογραφικής αποψίλωσης με την ενίσχυση των υποδομών/υπηρεσιών και των δυνατοτήτων απασχόλησης,
- ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων κάθε παραγωγικού πόρου,
- στήριξη των δραστηριοτήτων της τοπικής ενδοχώρας και προώθηση νέων που αντικαθιστούν τις φθίνουσες και ενισχύουν την κοινωνική και οικονομική ανασυγκρότηση,
- διαφύλαξη των τοπίων, των δασών, των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών, καθώς και προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων ως αναπτυξιακών πόρων, με εξειδίκευση των πολιτικών και των μέτρων ανάλογα με τα κύρια χαρακτηριστικά των επί μέρους περιοχών,
- διευκόλυνση της πρόσβασης σε υποδομές, επικοινωνία και γνώση,
- ενίσχυση των δυναμικών ορεινών οικισμών που λειτουργούν ως κόμβοι διοίκησης, υπηρεσιών και μεταφορών, με τη διατήρηση και βελτίωση των κοινωνικών και τεχνικών υποδομών τους και την ανάδειξή τους σε κέντρα στήριξης των οικισμών της ευρύτερης περιοχής τους.

4. Παράκτιος και νησιωτικός χώρος

Τις περιοχές του παράκτιου και νησιωτικού χώρου κατοικούν ή/και επισκέπτονται μεγάλα τμήματα πληθυσμού, ενώ αναπτύσσονται σε αυτές πολλές δραστηριότητες, που συχνά δεν είναι συμβατές μεταξύ τους. Επομένως, οι περιοχές αυτές βρίσκονται υπό καθεστώς υψηλών πιέσεων. Για την αντιμετώπιση των πολύπλοκων προβλημάτων που προξενούν οι πιέσεις αυτές και για την εύρυθμη χωρική οργάνωση των, εξαιρετικά ευαίσθητων, παράκτιων περιοχών είναι αναγκαία η χρήση ολοκληρωμένου-συνολικού σχεδιασμού και διαχείρισης. Ο σχεδιασμός αυτός περιλαμβάνει ειδικές πολιτικές και δράσεις, μεταξύ των οποίων και οι ακόλουθες, οι οποίες εξειδικεύονται περαιτέρω στο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Παράκτιο και το Νησιωτικό χώρο:

- Ενίσχυση της συνοχής, προσβασιμότητας και επικοινωνίας των απομακρυσμένων παράκτιων περιοχών, με ιδιαίτερη έμφαση στο νησιωτικό χώρο του Αιγαίου. Ειδικότερα, εξασφάλιση δυνατοτήτων απασχόλησης, υπηρεσιών και ικανοποιητικών συγκοινωνιών και συνδέσεων με τα αστικά κέντρα.
- Βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, τόσο του θαλάσσιου όσο και του χερσαίου τμήματος της παράκτιας ζώνης, με ιδιαίτερη προσοχή στους υδάτινους πόρους που συνήθως σπανίζουν, με σεβασμό στη χωρητικότητα και αντοχή των οικοσυστημάτων και στις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής. Αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των νησιών και στήριξη εναλλακτικών και ήπιων μορφών ανάπτυξης.

- Βελτίωση του συντονισμού των δράσεων, που προωθούνται από τις ενδιαφερόμενες αρχές σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, τόσο στη θάλασσα, με σχέδια διαχείρισης θαλάσσιων περιοχών όπου χρειάζεται, όσο και στην ξηρά για τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, ώστε να εξασφαλίζεται η αναγκαία συμβατότητα, συμπληρωματικότητα και συνέργεια των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων και να διατηρούνται και οι απαραίτητες ζώνες ελεύθερης πρόσβασης και αναψυχής των πολιτών.

- Ειδικότερα, επιδιώκεται: (α) η ανάπτυξη βασικών υποδομών στους τομείς της υγείας, της διοίκησης και της κοινωνίας της πληροφορίας, με επέκταση και σε λειτουργίες τηλεϊατρικής και τηλεργασίας, (β) η προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού, ιδιαίτερα στον ορεινό νησιωτικό χώρο, (γ) η αναβάθμιση των υφιστάμενων τουριστικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών και η καθιέρωση υψηλότερων προδιαγραφών για τις νεότερες, (δ) η διαχείριση των προστατευόμενων φυσικών περιοχών και η αποκατάσταση των υποβαθμισμένων οικοσυστημάτων (όπως των μικρών υγροτόπων του Αιγαίου), (ε) η ανάδειξη και η προστασία του ιστορικού και πολιτιστικού πλούτου, (στ) η βιώσιμη πολεοδομική οργάνωση των παραθεριστικών οικισμών, (ζ) η διαφύλαξη των τοπικών χαρακτηριστικών και του «τοπικού χρώματος» με προτεραιότητα στην ανάπλαση των παλαιών οικισμών που βρίσκονται πλησίον των ακτών και (η) η ολοκληρωμένη διαχείριση των αποβλήτων.

- Αποφυγή χωροθέτησης, κοντά στην παραλία, εγκαταστάσεων που δεν απαιτούν γειτνίαση με τη θάλασσα, καθώς και αποφυγή εγκαταστάσεων πολύ μεγάλης κλίμακας.

- Κατά το σχεδιασμό μέτρων που αφορούν την παράκτια ζώνη, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να εφαρμόζουν τις αρχές της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων περιοχών ώστε να εξασφαλίζουν την καλή διαχείριση των οικείων ζωνών, λαμβάνοντας υπόψη τις καλές πρακτικές. Στο πλαίσιο αυτό, εντάσσεται και η πρόβλεψη μέτρων προστασίας των παράκτιων περιοχών από ενδεχόμενες δυσμενείς συνέπειες λόγω κλιματικής αλλαγής, όπως π.χ. η άνοδος της στάθμης της θάλασσας.

- Για την αντιμετώπιση προβλημάτων από την αναμενόμενη αύξηση κίνησης πετρελαιοφόρων πλοίων, μετά την κατασκευή και κατά τη λειτουργία του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη, ενθαρρύνεται η χρήση συστημάτων έρευνας, διάσωσης κι αντιρρύπανσης (SAR) σε κομβικά σημεία στο Αιγαίο.

5. Παραμεθόριος χώρος

Ο χερσαίος και νησιωτικός παραμεθόριος χώρος περιλαμβάνει τη ζώνη κατά μήκος των συνόρων της χώρας προς τα βόρεια (προς Αλβανία, πΓΔΜ και Βουλγαρία -με συνθήκες που αλλάζουν μετά την ένταξη της τελευταίας στην ΕΕ) και ανατολικά (προς Τουρκία, στον Έβρο και στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και της Δωδεκανήσου). Για τις περιοχές αυτές, κύριες κατευθύνσεις αποτελούν:

- Η ενίσχυση των αναπτυξιακών ευκαιριών και της πολιτιστικής ταυτότητας, η αντιμετώπιση της δημογραφικής αποψίλωσης και η εξασφάλιση μεγαλύτερης επικοινωνίας και συνοχής με την υπόλοιπη χώρα.

- Ενθάρρυνση της διασυνοριακής συνεργασίας σε πολλούς τομείς, όπως: (α) η διαχείριση κοινών υδατικών πόρων (λιμνών και ποταμών), (β) η προώθηση διασυνοριακών δράσεων για την προστασία του περιβάλλοντος (όπως στη Φλώρινα, τη Ροδόπη και τον Έβρο), και (γ) η ανάπτυξη επιχειρηματικών συνεργασιών.

- Κατασκευή των αναγκαίων συγκοινωνιακών υποδομών.

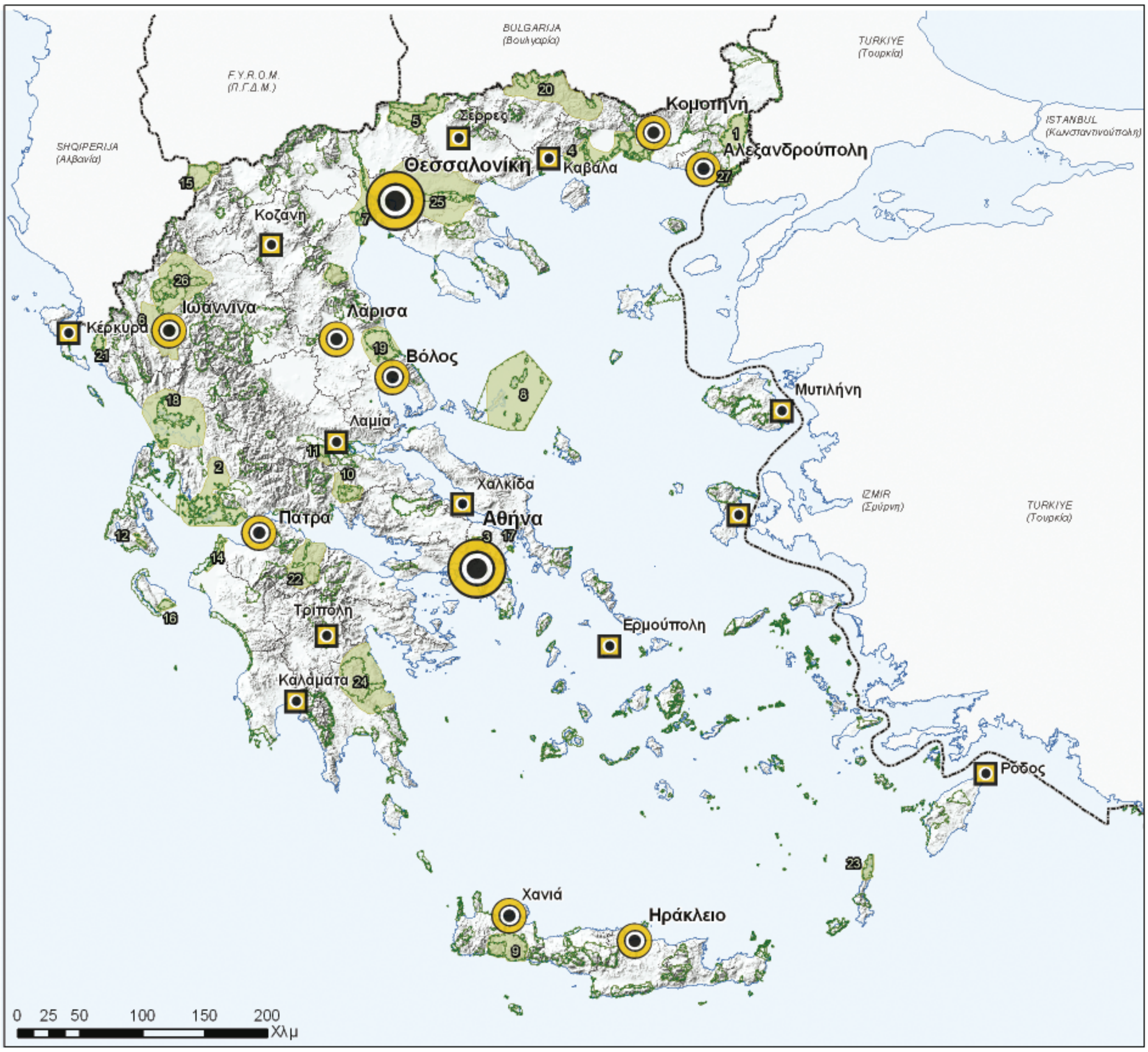
- Αναβάθμιση των μεθοριακών σταθμών και διασυνοριακών υπηρεσιών για την άνετη διακίνηση των ταξιδιωτών και τη διευκόλυνση του διεθνούς εμπορίου.

Άρθρο 10
Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του εθνικού φυσικού και πολιτιστικού πλούτου, διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, καθώς και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων

Για τη διατήρηση, την προστασία και ανάδειξη των περιοχών της εθνικής φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, τη διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, καθώς και τη βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, προβλέπονται κατάλληλες πολιτικές και μέτρα ως ακολούθως.

1. Περιοχές προτεραιότητας φυσικού πλούτου

Σε εφαρμογή των διεθνών και κοινοτικών δεσμεύσεων της χώρας και της εθνικής περιβαλλοντικής πολιτικής, οι περιοχές προτεραιότητας για την προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος, που ενδεικτικά απεικονίζονται στο χάρτη 10, προσδιορίζονται ως ακολούθως:



Χάρτης 10: Περιοχές φυσικού πλούτου

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- Μητροπόλεις
- Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι
- Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι

ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

- φυσική περιοχή με Φορέα Διαχείρισης
- Natura 2000

Περιοχές Φορέων Διαχείρισης

1. Δαδιά	10. Παρνασσός	19. Κάρλα, Μαυροβούνι
2. Αχελώος, Μεσολόγγι	11. Οίτη	20. Ροδόπη
3. Πάρνηθα	12. Αίνος	21. Καλαμάς
4. Νέστος, Βιστωνίδα	13. Όλυμπος	22. Χελμός, Βουραϊκός
5. Κερκίνη	14. Κοτύχι	23. Κάρπαθος, Σαρία
6. Παμβώτιδα	15. Πρέσπες	24. Πάρνωνας
7. Αξιός	16. Ζάκυνθος	25. Βόλβη, Λαγκαδάς
8. Σποράδες	17. Σχινιάς	26. Β. Πίνδος
9. Σαμαριά	18. Αμβρακικός	27. Έβρος

- Οι 27 περιοχές με Φορέα Διαχείρισης (Φ.Δ.), που έχουν ήδη θεσμοθετηθεί. Για τις περιοχές αυτές έχει ήδη ολοκληρωθεί το νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία των Φ.Δ. τους και βρίσκονται σε εξέλιξη οι ρυθμίσεις για την οριοθέτηση και διαχείρισή τους. Στα όρια των περιοχών αυτών περιλαμβάνονται: περίπου 60 από τις σχεδόν 300 περιοχές που περιλαμβάνονται στον Εθνικό Κατάλογο (Τόποι Κοινοτικής Σημασίας-ΤΚΣ) ή είναι Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) της ορνιθοπανίδας και οι οποίες έχουν ενταχθεί στο Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο Natura 2000, όλοι (10) οι Υγρότοποι Ραμσάρ, όλα τα Εθνικά Πάρκα (7 χερσαία και 2 θαλάσσια), 1 περιοχή οικοανάπτυξης, οι 10 από τους 11 Εθνικούς Δρυμούς (πλην του Σουνίου), 2 Διατηρητέα Μνημεία της Φύσης, 3 από τις 9 Ειδικώς Προστατευόμενες Περιοχές για τη Βιοποικιλότητα στη Μεσόγειο στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης, 9 από τις 16 Περιοχές Βιογενετικού Αποθέματος της UNESCO, οι 2 Περιοχές που έχουν κηρυχθεί ως Αποθέματα Βιόσφαιρας και μία (1) Περιοχή με Ευρωδίπλωμα.

- Οι περιοχές προστασίας της φύσης και του τοπίου.

- Οι περίπου 80 περιοχές, για τις οποίες έχουν εκπονηθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη Ειδικές Περιβαλλοντικές Μελέτες ή σχέδια κήρυξής τους ως προστατευόμενων περιοχών. Στα όρια των περιοχών αυτών περιλαμβάνονται περισσότερες από 150 περιοχές που έχουν ενταχθεί στο Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο Natura 2000, περιοχές κηρυγμένες ως Αισθητικά Δάση, Μνημεία της Φύσης, Μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO και Βιογενετικά Αποθέματα.

- Οι υπόλοιπες περιοχές που έχουν ενταχθεί στο Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο Natura 2000 (ΤΚΣ και ΖΕΠ).

2. Διαχείριση φυσικού και πολιτιστικού πλούτου

Για την αποτελεσματική και ολοκληρωμένη διαχείριση της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Ολοκλήρωση και εφαρμογή της οριοθέτησης και των διαχειριστικών σχεδίων για τις 27 φυσικές περιοχές με Φορέα Διαχείρισης. Εξασφάλιση της καλής λειτουργίας των Κέντρων Ενημέρωσης για το περιβάλλον, που υπάρχουν ήδη σε αυτές. Σε περίπτωση γειτνίασης των εν λόγω περιοχών με κάποιες από τις ως άνω περιοχές πολιτιστικής κληρονομιάς (π.χ. Κρήτη, Ιωάννινα), ευνοείται η δημιουργία από τους συναρμόδιους φορείς συνδυασμένων λειτουργικών τοπικών ενοτήτων για την αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων, με κατάλληλη οργάνωση των φυσικών και πολιτιστικών χώρων, με συμπληρωματικές διαδρομές και επισκέψεις, καθώς και με συντονισμένες ενέργειες ανάδειξης και πληροφόρησης.

- Ολοκλήρωση μέχρι το 2013 των διαδικασιών μελέτης και κήρυξης των περίπου 80 φυσικών περιοχών. Διαχείριση αυτών, καθώς και των υπολοίπων ήδη κηρυγμένων περιοχών, με κατάλληλους κατά περίπτωση τρόπους και με δημιουργία αντίστοιχων Κέντρων Ενημέρωσης για το περιβάλλον. Αν υπάρχει γειτνίαση των εν λόγω περιοχών με κάποιες από τις ως άνω περιοχές πολιτιστικής κληρονομιάς (π.χ. Καστοριά, νησιά Αιγαίου), ευνοείται επίσης η δημιουργία από τους συναρμόδιους φορείς συνδυασμένων ενοτήτων αξιοποίησης.

- Εκπόνηση Ειδικών Περιβαλλοντικών Μελετών για τις υπόλοιπες φυσικές περιοχές, που έχουν ενταχθεί στο Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο Natura 2000. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια για την εξασφάλιση διαδρόμων φυσικής συνέχειας μεταξύ όμορων περιοχών προστασίας.

- Προστασία και αναβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- Ενσωμάτωση σε όλα τα διαχειριστικά σχέδια των προστατευόμενων περιοχών ειδικών μέτρων για την αντιμετώπιση τυχόν επιπτώσεων στα οικοσυστήματα και τα είδη της αντίστοιχης περιοχής από τις κλιματικές αλλαγές, με ιδιαίτερη αναφορά κατά περίπτωση στις θερμοκρασιακές αλλαγές, στη μείωση των υδάτινων πόρων και στην άνοδο της στάθμης της θάλασσας.

- Ανάδειξη και προστασία των μνημείων πολιτιστικής κληρονομιάς εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα την αξιοποίησή τους ως πόλων έλξης επισκεπτών με την κατάλληλη υποδομή πρόσβασης, τη λειτουργική σύνδεσή τους με τον περιβάλλοντα χώρο τους και τη σύνδεση των μνημείων μεταξύ τους ανά χωρική ενότητα. Παράλληλα, προστασία των εναλίων αρχαιοτήτων από φυσικούς και ανθρωπογενείς κινδύνους.

- Προώθηση της δημιουργίας ενιαίων δικτύων φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, οργάνωση χώρων και διαδρομών και εν γένει ανάδειξη και αξιοποίησή τους με συνεργασία των αρμόδιων αρχών.

- Διεύρυνση της προστασίας των αρχαιολογικών χώρων, με την ένταξη σε αυτούς της διαφύλαξης των τοπίων. Παράλληλα, καθιέρωση τυπολογίας τοπίων, απογραφή τους βάσει αυτής και αναγνώριση των τοπίων που χρήζουν παρεμβάσεων διαφύλαξης και προστασίας.

- Διατύπωση όρων και προϋποθέσεων για την προστασία των, μικρής κλίμακας, τοπίων που αφθονούν στον αγροτικό και τον αστικό χώρο, σε συνδυασμό με την επιδίωξη ήπιας και ποιοτικής τουριστικής ανάπτυξης.

3. Χωρικές κατευθύνσεις για την προστασία του τοπίου και της υπαίθρου από την άναρχη οικιστική ανάπτυξη

Την κυριότερη απειλή κατά της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί η κατανάλωση χώρου από την άναρχη οικιστική ανάπτυξη. Για το δραστικό περιορισμό της, δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Προώθηση της αρχής της «συμπαγούς πόλης» σε όλα τα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού. Οι όποιες προτάσεις επεκτάσεων θα πρέπει να αιτιολογούνται τεκμηριωμένα επί τη βάσει αντικειμενικών αναγκών (δημογραφικών, οικιστικών και παραγωγικών).

- Λήψη μέτρων για τις υπόλοιπες προστατευόμενες περιοχές, στο πλαίσιο Ρυθμιστικών-Πολεοδομικών Σχεδίων.

- Στον υπόλοιπο περιαστικό και αγροτικό χώρο: περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης και ενίσχυση της συγκέντρωσης νέων παραγωγικών μονάδων σε οργανωμένους υποδοχείς σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 12 του παρόντος.

4. Κατευθύνσεις για τη βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, κατά το σχεδιασμό σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο

Στο πλαίσιο των διεθνών, κοινοτικών και συνταγματικών δεσμεύσεων της χώρας για την εφαρμογή των αρχών βιώσιμης χρήσης των πόρων (εδάφους, υδάτων,

ατμόσφαιρας κ.ά.), δίδονται οι ακόλουθες γενικές κατευθύνσεις:

Α. Υδατικό και θαλάσσιο περιβάλλον:

- Κατάρτιση εθνικού προγράμματος ολοκληρωμένης διαχείρισης και προστασίας υδατικών πόρων λαμβάνοντας υπόψη και τις πιθανές επιπτώσεις των κλιματικών αλλαγών.

- Κατάρτιση προγράμματος ολοκληρωμένης διαχείρισης και προστασίας υδατικών πόρων ανά υδατικό διαμέρισμα.

- Συνολική διαχείριση των υδατικών πόρων της χώρας με τρόπο ώστε: α) να διασφαλίζεται η ορθολογική χρήση τους σε κάθε περίπτωση και ιδιαίτερα στον αγροτικό τομέα και β) να καλύπτονται ισόρροπα οι ανάγκες χρήσης και ανάπτυξης των διαφορετικών χωρικών και διοικητικών ενοτήτων, δηλαδή μεταφορά ποσοτήτων νερού από μια λεκάνη απορροής σε μια άλλη στο ίδιο ή διαφορετικό υδατικό διαμέρισμα και να διατηρείται η ποιότητά τους σε ικανοποιητικά επίπεδα, όπως στην περίπτωση των νερών του Εύηνου και του Μόρνου για την ύδρευση της πρωτεύουσας, του Αλιάκμονα για την ύδρευση της Θεσσαλονίκης και την άρδευση του κάμπου δυτικά αυτής, του Αχελώου για την αποκατάσταση οικοσυστημάτων και ιδιαίτερα του Πηνειού (αποκατάσταση της στάθμης του υπόγειου υδροφορέα για την αντιμετώπιση της υφαλμύρινσης και των καθιζήσεων), την παραγωγή πράσινης ενέργειας, την ύδρευση οικισμών, την άρδευση του θεσσαλικού κάμπου και γ) να προστατεύονται ιδιαίτερα τα υπόγεια αποθέματα από την υπερεκμετάλλευση αλλά και την ποιοτική υποβάθμιση.

- Λήψη των απαραίτητων μέτρων (σχεδιασμός και εκτέλεση έργων) για τη διασφάλιση των αναγκαίων αποθεμάτων νερού για οικιακή, αγροτική και βιομηχανική χρήση, ιδιαίτερα στις άνυδρες περιοχές, όπως στο νησιωτικό χώρο του Αιγαίου.

- Μέτρα που συμβάλλουν στη δραστική μείωση του ρυπαντικού φορτίου από αστικά, βιομηχανικά και αγροτικά απόβλητα σε όλους τους υδατικούς υποδοχείς, κατά προτεραιότητα στις ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές. Ειδικότερα προγραμματίζεται η εντός πενταετίας ολοκλήρωση των εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού και των δικτύων αποχέτευσης όλων των οικισμών της χώρας με πληθυσμό αιχμής μεγαλύτερο των 2.000 κατοίκων.

- Συστηματική παρακολούθηση των απολήψεων από επιφανειακά νερά και υπόγεια ύδατα.

- Συστηματική παρακολούθηση της ποιότητας όλων των υδάτινων σωμάτων (ποτάμιων, λιμναίων, υπόγειων, παράκτιων).

- Οριοθέτηση των υδατορεμάτων και όλων των υδατικών συστημάτων που χρήζουν προστασίας.

- Προστασία και αναβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με την οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης στο πλαίσιο και της εφαρμογής του σχετικού Κανονισμού της Ε.Ε. για τη Μεσόγειο (ορισμός περιοχών με ευαίσθητα ενδιαιτήματα, ορισμός εθνικών προστατευόμενων περιοχών αλιείας και περιοχών για αποκλειστική χρήση από σκάφη της παράκτιας αλιείας με στατικά εργαλεία) τα οποία εξειδικεύονται στο Ειδικό Πλαίσιο για τον παράκτιο και το νησιωτικό χώρο.

- Λήψη όλων των κατάλληλων μέτρων για την πρόληψη της ρύπανσης των θαλασσών και την οργάνωση κατάλληλου συστήματος αντιμετώπισης της ρύπανσης (σύστημα έρευνας, διάσωσης και αντιρρύπανσης - SAR).

- Εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών για τα νερά.

Β. Για το έδαφος προωθούνται:

- Η εφαρμογή μιας πολιτικής διαχείρισης αποβλήτων που στοχεύει στη βελτίωση των επιδόσεων της χώρας στους τομείς της πρόληψης της δημιουργίας τους και της ολοκληρωμένης διαχείρισής τους. Ειδικότερα επιδιώκεται: α) η κατάργηση και εξυγίανση των ανεξέλεγκτων χώρων διάθεσης και χωροθέτηση εγκαταστάσεων για ανακύκλωση απορριμμάτων στην πηγή, β) η ενίσχυση της εφαρμογής των δεσμεύσεων που προκύπτουν από τους Εθνικούς και Περιφερειακούς Σχεδιασμούς Διαχείρισης Αποβλήτων (Επικινδύνων ή μη), γ) η ενίσχυση της εφαρμογής δράσεων ολοκληρωμένης διαχείρισης αποβλήτων με στόχο την αύξηση του ποσοστού ανακύκλωσης / αξιοποίησης των αποβλήτων, από 24% που είναι σήμερα για τα οικιακά απόβλητα στο 60 % αντίστοιχα της ποσότητάς τους για το έτος 2023 σε συνδυασμό με την περιβαλλοντικά ασφαλή διάθεση των υπολειμμάτων. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται, μεταξύ άλλων, η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του νόμου για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων σε άλλα είδη αποβλήτων (π.χ. ανακύκλωση αποβλήτων εκσκαφών κατασκευών και κατεδαφίσεων) και η επέκταση των συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης, δ) η υλοποίηση κατά προτεραιότητα όλων των αναγκαίων κατά τα παραπάνω υποδομών διαχείρισης και ε) η εξάλειψη, μέσα σε ένα χρόνο από την έγκριση του παρόντος της ανεξέλεγκτης διάθεσης αποβλήτων και η περιβαλλοντική αποκατάσταση των Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Αποβλήτων.

- Η κατάρτιση μητρώου ποιότητας εδαφών και η παρακολούθηση της εξέλιξής τους.

- Η αποτελεσματική αντιμετώπιση της ρύπανσης των εδαφών από τη βιομηχανία, αλλά και από τις γεωργικές δραστηριότητες και παρεμβάσεις αποκατάστασης.

- Η αποφυγή της διάβρωσης και απερήμωσης των εδαφών μέσω προγραμμάτων φυσικής αναγέννησης και αναδασώσεων.

- Ο περιορισμός της υφαλμύρινσης των εδαφών με έλεγχο των αντλήσεων από τους υπόγειους υδροφορείς.

Γ. Για την ατμόσφαιρα προωθούνται, πέραν των μέτρων που αναφέρονται παρακάτω για τις κλιματικές αλλαγές, τα εξής:

- Εφαρμογή επιχειρησιακών σχεδίων δράσης για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης κυρίως σε μεγάλα αστικά κέντρα και επιβαρυμένες βιομηχανικά περιοχές.

- Μέτρα που συμβάλλουν στον περιορισμό των ρύπων από τα οχήματα ιδίως με την προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς και μάλιστα αυτών σταθερής τροχιάς.

- Μέτρα για την παρακολούθηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

- Υποδομές για τη χρήση καυσίμων με χαμηλές εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και ιδιαίτερα του φυσικού αερίου και

- Επέκταση και ενίσχυση του αστικού και περιαστικού πρασίνου.

Δ. Κλιματικές αλλαγές

Για την αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών, πέραν των μέτρων που αφορούν την προστασία των νερών, του εδάφους και της ατμόσφαιρας, προβλέπονται επιπλέον και τα εξής:

- Ταχεία προώθηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
- Προώθηση λιγότερο ενεργοβόρων και ρυπογόνων μέσων μεταφοράς.
- Υποδομές για γενίκευση της χρήσης φυσικού αερίου (ιδιαίτερα στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας).
- Υποχρεωτική μείωση εκπομπών αερίων ρύπων, που συμβάλουν στη διόγκωση του φαινομένου του θερμοκηπίου, από βιομηχανίες.
- Εφαρμογή βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών στις βιομηχανίες.
- Μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας.
- Μέτρα πρόληψης των δασικών πυρκαγιών και αναδασώσεις.
- Εφαρμογές βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής κ.ά..
- Ενίσχυση των φυσικών αναδραστικών μηχανισμών (δάση, υγρότοποι κ.λπ.) αλλά και της βιοποικιλότητάς τους.

Ε. Δάση και δασικές εκτάσεις

Για την προστασία των δασών και των δασικών εκτάσεων ως στοιχείου φυσικού πλούτου, προωθείται:

- Η κατάρτιση δασολογίου, δηλαδή η χαρτογράφηση των δασών και των δασικών εκτάσεων εντός τετραετίας. Ωστόσο, κρίσιμο θέμα για την προώθηση του δασολογίου αλλά και για την ολοκλήρωση του κτηματολογίου, είναι ο προσδιορισμός του χρόνου λήψης των αεροφωτογραφιών που θα αποτελέσει τη βάση χαρακτηρισμού των δασών και των δασικών εκτάσεων.
- Η ολοκλήρωση του κτηματολογίου εντός 10ετίας.
- Η εκπόνηση και εφαρμογή διαχειριστικών σχεδίων για την προστασία των δασών και δασικών εκτάσεων με έμφαση στη διατήρηση της βιοποικιλότητάς τους και της οικολογικής τους ισορροπίας.
- Η αναδάσωση καμένων δασών και δασικών εκτάσεων, με ανθεκτικά στις πυρκαγιές, όπου αυτό είναι δυνατόν, πλατύφυλλα είδη σε μίξη.

Για την αύξηση της παραγωγικότητας των δασών είναι αναγκαία:

- Η εφαρμογή σύγχρονων δασοκομικών και διαχειριστικών μεθόδων και επεμβάσεων.
- Ο σχεδιασμός και η εναρμόνιση της υποβαθμισμένης διαχείρισης των δασικών οικοσυστημάτων στις νέες συνθήκες ζήτησης της κοινωνίας (ορεινός τουρισμός, αναψυχή κ.ά.).
- Η επέκταση της διαχείρισης των μη παραγωγικών αγροτικών και δασικών γαιών σε άλλου τύπου οικοσυστήματα εναλλακτικών δασικών προϊόντων.

5. Πρόληψη - αντιμετώπιση φυσικών και τεχνολογικών καταστροφών. Αποκατάσταση πληγεισών περιοχών

Α. Φυσικές καταστροφές

Για την πρόληψη και την αντιμετώπιση των φυσικών καταστροφών (πυρκαγιών, πλημμυρών, σεισμών, κατολισθήσεων κ.ά), καθώς και την αποκατάσταση των πληγεισών περιοχών, δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Εκτίμηση των κινδύνων και λήψη κατάλληλων προληπτικών μέτρων (εκπόνηση αναγκαίων μελετών, όπως γεωλογικών μελετών, σύνταξη δασολογίου και χαρτών περιοχών που κινδυνεύουν από πλημμύρες κ.ά., ορθολογική διαχείριση της πληροφορίας, εφαρμογή διαχειριστικών προγραμμάτων, εκτέλεση τεχνικών έργων κ.ά.).
- Ενίσχυση τόσο της επιχειρησιακής ετοιμότητας και αποτελεσματικότητας των αρμόδιων φορέων κατά την αντιμετώπιση των καταστροφών, όσο και της οργανωμένης παρέμβασης για την αποκατάσταση των πληγεισών περιοχών.
- Ενημέρωση - ευαισθητοποίηση του πληθυσμού κ.λπ..

Στις περιοχές, οι οποίες πλήττονται από φυσικές καταστροφές, τα μέτρα για την ανακούφιση των πληγέντων και την αποκατάσταση του περιβάλλοντος πρέπει να συνοδεύονται από δράσεις που προωθούν τη βιώσιμη και ορθολογική χρήση του χώρου με:

- Την προσαρμογή της ανάπτυξης στις τοπικές συνθήκες (σύνθεση πληθυσμού, απασχόληση, περιβάλλον κ.ά.), με στόχο τη στήριξη του τοπικού πληθυσμού ιδιαίτερα σε περιοχές που εμφανίζουν φαινόμενα εγκατάλειψης.
- Την αποκατάσταση των βασικών τεχνικών και κοινωνικών υποδομών των οικισμών και τη λήψη άμεσων μέτρων οικονομικής στήριξης, με στόχο τη συγκράτηση του πληθυσμού μέχρι την, σε επαρκή βαθμό, αποκατάσταση ή και ενίσχυση της παραγωγικής δομής της πληγείσας περιοχής κ.λπ..
- Την ανάπλαση των κατεστραμμένων κατοικιών - χωριών με προδιαγραφές ενταγμένες στο ελληνικό τοπίο και την παράδοση της περιοχής.
- Την προώθηση βιώσιμων πρακτικών ανάπτυξης, όπως ενίσχυση της παραγωγής βιολογικών προϊόντων, προϊόντων ονομασίας προέλευσης κ.ά..
- Τη συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων, με ιδιαίτερη έμφαση στη διαχείριση των υδάτινων ώστε, μεταξύ άλλων, να μειωθούν οι επιπτώσεις στον πληθυσμό, στην ανάπτυξη και στις φυσικές περιοχές από τυχόν κλιματικές αλλαγές.

Ειδικότερα όσον αφορά τις καταστροφές λόγω δασικών πυρκαγιών, επιδιώκεται:

- Λήψη κατάλληλων προληπτικών μέτρων για την αποφυγή και την αποτελεσματική αντιμετώπισή τους με εφαρμογή, μεταξύ άλλων, κατάλληλων αντιπυρικών ζωνών, διαχειριστικών προγραμμάτων, συστημάτων έγκαιρης ειδοποίησης και πυροσβεστικών μέσων, καθώς και με την κατάρτιση του δασολογίου για το σύνολο του εθνικού χώρου.
- Λήψη όλων των αναγκαίων, άμεσων, μέτρων με συντονισμένο τρόπο για την αποκατάσταση των περιοχών, προκειμένου αφ' ενός να αποφευχθεί η απώλεια φυσικού πλούτου και η διάβρωση του εδάφους, και αφ' ετέρου να συγκρατηθεί ο πληθυσμός μέχρι την αποκατάσταση - ενίσχυση της παραγωγικής δομής. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται -μεταξύ άλλων και ανάλογα πάντοτε με τις τοπικές συνθήκες- η απαγόρευση αλλαγής χρήσης, ο έλεγχος της βόσκησης και του κυνηγίου, η υποβοήθηση της φυσικής αναγέννησης της βλάστησης και η αποφυγή αναδασώσεων με ξενικά είδη, καθώς και η δημιουργία ήπιων κατασκευών (π.χ. βαθμίδων με κορμούς δέντρων και φραγμάτων) για την ανάσχεση των πλημμυρών.

Β. Τεχνολογικές καταστροφές

Για την πρόληψη, την αντιμετώπιση των τεχνολογικών καταστροφών και την αποκατάσταση των πληγεισών περιοχών, δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Ενίσχυση των μέτρων πρόληψης και αντιμετώπισης των τεχνολογικών ατυχημάτων και ιδιαίτερα εκείνων που αφορούν σε βιομηχανικά ατυχήματα μεγάλης έκτασης (οδηγίες Seveso) με βάση και την εκτίμηση - αξιολόγηση των κινδύνων και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αντίστοιχων εγκαταστάσεων.

- Η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των αρμόδιων, για την αντιμετώπιση τεχνολογικών καταστροφών, φορέων.

- Η ενίσχυση του ελέγχου της συμβατότητας των χρήσεων γης στις περιοχές που γειτνιάζουν με εγκαταστάσεις που εγκυμονούν κινδύνους μεγάλου βιομηχανικού ατυχήματος.

- Η ενημέρωση του πληθυσμού για την προστασία του από τεχνολογικές καταστροφές.

Άρθρο 11
Διοικητική ανασυγκρότηση της χώρας με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων

1. Γενικές κατευθύνσεις

Για τη διοικητική ανασυγκρότηση της χώρας με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων προωθούνται πολιτικές και δράσεις που στοχεύουν:

- Στον ανασχεδιασμό του χάρτη των υφιστάμενων διοικητικών επιπέδων της χώρας με βάση ευρύτερα λειτουργικά και αναπτυξιακά κριτήρια, ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της εδαφικής, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής και να προάγει τη συνολική ανταγωνιστικότητα του εθνικού χώρου. Για τον ανασχεδιασμό αυτό, πρέπει να ληφθούν υπόψη και τα δεδομένα και οι νέες σχέσεις που δημιουργούν τα υφιστάμενα και προγραμματιζόμενα δίκτυα υποδομών αλλά και το σύστημα πόλων και αξόνων ανάπτυξης που προωθείται με το παρόν πλαίσιο.

- Για το σκοπό αυτόν, είναι αναγκαία η μείωση του αριθμού των Περιφερειών, Νομαρχιών και Δήμων ώστε να αποκτήσουν ισχυρή διοικητική δομή και ικανοποιητικά κρίσιμα μεγέθη μάζας και σχέσεων και να διαχειριστούν με αποτελεσματικότερο τρόπο την αναπτυξιακή διαδικασία. Η εφαρμογή αυτού του ανασχεδιασμού πρέπει να έχει συντελεστεί εντός τετραετίας με ευθύνη του αρμόδιου υπουργείου, ύστερα από ειδική μελέτη.

- Στην αποκέντρωση με ανακατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ κράτους -κεντρικού και αποκεντρωμένου- και τοπικής αυτοδιοίκησης.

- Στην πραγματική σύγκλιση των ελληνικών περιφερειών με το μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για το σκοπό αυτόν, υιοθετούνται τα κατάλληλα οικονομικά, θεσμικά και διοικητικά μέτρα που προωθούν την αύξηση της δημογραφικής βάσης και την αξιοποίηση του ενδογενούς δυναμικού, την ενίσχυση της αναπτυξιακής δυναμικής του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και την απόκτηση οικονομικής ευρωστίας σε περιφερειακό επίπεδο.

2. Διοικητική ανασυγκρότηση

Για τον ανασχεδιασμό των διοικητικών περιφερειών της χώρας λαμβάνεται υπόψη το πιο κάτω πλαίσιο κριτηρίων:

- Επιδιώκεται η αναγνώριση λειτουργικών χωρικών ενοτήτων εξαρτημένων από σημαντικά περιφερειακά κέντρα με δυνατότητες δικτύωσης και στο διεθνή χώρο.

- Επιδιώκεται η ενίσχυση της αποκέντρωσης της διοικητικής λειτουργίας στο επίπεδο της χωρικής ενότητας, δεδομένου ότι αποτελεί βαρύνουσας σημασίας συντελεστή για την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης.

- Επιδιώκεται η στήριξη της ανάπτυξης της υπαίθρου στο επίπεδο της χωρικής ενότητας, μέσω της οργάνωσης του αστικού περιφερειακού δικτύου (ανάπτυξη ισχυρής εταιρικής σχέσης πόλης – υπαίθρου).

- Αναγνωρίζεται η αναγκαιότητα προσαρμογής των κριτηρίων με βάση τις ιδιαιτερότητες των περιοχών, όπως: ύπαρξη ισχυρών φυσικών φραγμών (οροσειρές, θαλάσσιος χώρος), ανάγκη στήριξης απομακρυσμένων - παραμεθόριων περιοχών, ιστορικές καταβολές κ.λπ..

Για τη διοικητική ανασυγκρότηση της χώρας και την περιφερειακή οργάνωση της διοίκησης θα πρέπει να συνεκτιμηθούν και τα εξής:

- Η καθιέρωση μητροπολιτικών σχημάτων στα πολεοδομικά συγκροτήματα Αθήνας και Θεσσαλονίκης και η ανάθεση σε αυτά λειτουργιών μητροπολιτικού χαρακτήρα για τις περιοχές αρμοδιότητάς τους.

- Αντίστοιχα, η αναζήτηση ανάλογων μορφών διοικητικής οργάνωσης και για άλλους εθνικούς πόλους.

- Η περαιτέρω αναβάθμιση του πρώτου βαθμού τοπικής αυτοδιοίκησης και η διαμόρφωση ισχυρότερων Ο.Τ.Α., με μείωση του αριθμού τους μέσω ενοποίησης.

ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Άρθρο 12
Προϋποθέσεις - μηχανισμοί υλοποίησης

1. Γενικές κατευθύνσεις

- Η αποτελεσματική εφαρμογή του παρόντος προϋποθέτει την περαιτέρω ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ εθνικού χωροταξικού σχεδιασμού και αναπτυξιακού προγραμματισμού, ιδίως στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης.

- Στον πιο πάνω στόχο μπορεί να συμβάλει και η συγκρότηση, με πρωτοβουλία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, ενός δικτύου συνεργασίας μεταξύ των υπηρεσιών των συναρμοδίων υπουργείων και φορέων οι αρμοδιότητες ή/ και οι δραστηριότητες των οποίων έχουν χωροταξικές επιπτώσεις.

- Οι εκθέσεις παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του παρόντος πλαισίου προσεγγίζουν τις χωροταξικές επιπτώσεις του συνόλου των προγραμμάτων και πολιτικών και αποτελούν τη βάση για τη δυναμική και συστηματική επικαιροποίηση του πλαισίου.

2. Συνεργασία με τα άλλα επίπεδα διοίκησης

Για τη συντονισμένη διαχείριση του εθνικού χώρου κρίνεται περαιτέρω απαραίτητη η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ της κεντρικής και της αποκεντρωμένης κρατικής διοίκησης καθώς και της τοπικής αυτοδιοίκησης και των δύο βαθμών. Για το σκοπό αυτό απαιτούνται ειδικότερα:

- Η εναρμόνιση των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού προς τις κατευθύνσεις του παρόντος και των Ειδικών Χωροταξικών Σχεδίων προϋποθέτει την κατάλληλη κινητοποίηση των καθ' ύλην αρμόδιων υπη-

ρεσιών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και των Περιφερειών, καθώς και τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων με τα οικεία Περιφερειακά Συμβούλια και τους ενδιαφερόμενους περιφερειακούς κοινωνικούς και οικονομικούς φορείς.

- Ενίσχυση των υπηρεσιών χωροταξίας σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο.

- Κατά την αναθεώρηση των Περιφερειακών Χωροταξικών Σχεδίων, λαμβάνονται υπόψη τα περιφερειακά προγράμματα δημόσιων επενδύσεων, τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης, καθώς και τα άλλα γενικά ή ειδικά προγράμματα, που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη διάρθρωση και ανάπτυξη του χώρου της περιφέρειας. Κατά την αναθεώρηση αυτή, ενθαρρύνεται η διατύπωση σχετικών προτάσεων από την τοπική αυτοδιοίκηση Α΄ και Β΄ βαθμού.

3. Ενθάρρυνση των συμμετοχικών διαδικασιών

Ο επιτυχής χωροταξικός σχεδιασμός προϋποθέτει επίσης την ενεργό συμμετοχή των κοινωνικών φορέων και των πολιτών. Για το σκοπό αυτό υιοθετούνται τα ακόλουθα μέτρα:

- Δράσεις ενημέρωσης και πληροφόρησης του κοινού και των επιχειρήσεων, καθώς και προβολή προγραμμάτων χωροταξικού χαρακτήρα (με την αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας, καθώς και με κάθε πρόσφορο μέσο, ιδίως με τη χρήση του διαδικτύου και των μέσων μαζικής ενημέρωσης), με απώτερο σκοπό τη δημιουργία «χωροταξικής συνείδησης» σε όσους εμπλέκονται στις διαδικασίες ανάπτυξης και χρήσης του χώρου.

- Ενεργοποίηση του Εθνικού Δικτύου Πληροφοριών για το Χωροταξικό Σχεδιασμό.

- Παρουσίαση και συζήτηση της πορείας εφαρμογής του Γενικού Χωροταξικού Πλαισίου σε ημερίδες που διοργανώνονται ανά διετία από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Τα συμπεράσματα των ημερίδων αυτών τίθενται υπόψη των αρμόδιων οργάνων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, της Επιτροπής Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης και του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

4. Απαιτούμενες διοικητικές προσαρμογές και βελτιώσεις

Εν όψει του κρίσιμου ρόλου που καλείται να αναλάβει το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για την προώθηση του εθνικού χωροταξικού σχεδιασμού, λαμβάνονται τα ακόλουθα μέτρα για την ενίσχυση της δομής και λειτουργίας του:

- Αναβάθμιση και ενίσχυση των υπηρεσιών χωροταξίας.

- Οργάνωση της συστηματικής επιμόρφωσης των στελεχών της δημόσιας διοίκησης σε θέματα χωροταξίας και αειφόρου ανάπτυξης.

- Δημιουργία ευέλικτων διοικητικών μηχανισμών στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για την αντιμετώπιση ειδικών θεμάτων, με την αξιοποίηση εξωτερικών συνεργατών και εμπειρογνωμόνων.

5. Χρηματοδοτικοί μηχανισμοί

Για την αποτελεσματική εφαρμογή του Γενικού Πλαισίου, διαμορφώνονται οικονομικοί μηχανισμοί, που αφορούν και τους δύο τομείς της οικονομίας, δημόσιο και ιδιωτικό. Βασική επιδίωξη είναι να αναγνωρίζεται η χωροταξική διάσταση του οικονομικού προγραμματισμού και να λαμβάνεται υπόψη στη χάραξη της οικονομικής πολιτικής. Ειδικότερα απαιτείται:

- Η συνάρτηση της νομοθεσίας περί κινήτρων, με συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές και στόχους που τίθενται στο Γενικό, στα Ειδικά και στα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

- Εναρμόνιση της διαδικασίας προγραμματισμού των δημοσίων έργων εθνικής και περιφερειακής κλίμακας προς τις κατευθύνσεις των χωροταξικών πλαισίων (εθνικού, ειδικών ή περιφερειακών αντίστοιχα).

- Ενσωμάτωση της χωροταξικής διάστασης στους κανόνες και τις διαδικασίες διαχείρισης και αξιοποίησης της δημόσιας ακίνητης περιουσίας.

6. Ρυθμίσεις για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου για τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό

Βελτιώνεται το θεσμικό πλαίσιο για το χωροταξικό και τον πολεοδομικό σχεδιασμό με τις ακόλουθες ρυθμίσεις:

- Αναθεώρηση της χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας με σκοπό την ουσιαστική διασύνδεση του χωροταξικού με τον αναπτυξιακό σχεδιασμό, την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών κατάρτισης και έγκρισης των πολεοδομικών σχεδίων, τον εξορθολογισμό και, ενδεχομένως, ελάττωση των επιπέδων πολεοδομικού σχεδιασμού, καθώς και την αποφυγή αλληλοεπικαλύψεων.

- Κατάλληλη ανακατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ κράτους - κεντρικού και αποκεντρωμένου - και τοπικής αυτοδιοίκησης, βάσει των αρχών της επικουρικότητας, της εγγύτητας και της καταλληλότητας των μέσων, καθώς και καθιέρωση αποτελεσματικών μηχανισμών ελέγχου της νομιμότητας, της ποιότητας και της επάρκειας των επί μέρους πολεοδομικών σχεδίων όταν η αρμοδιότητα κατάρτισης και έγκρισής τους ανατίθεται σε αποκεντρωμένα όργανα του κράτους ή σε οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης.

- Υιοθέτηση της αρχής της, κατά περίπτωση αναγκαίας, ευελιξίας στο σύστημα του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, βάσει κατάλληλων κριτηρίων ή και μεγεθών.

- Υποχρεωτική υπαγωγή στο πεδίο εφαρμογής της γενικής χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας όλων των παράλληλων - και αποσπασματικών - τρόπων χωροθέτησης και οικιστικής ανάπτυξης που κατά καιρούς έχουν εισαχθεί σε ειδικά νομοθετήματα αρμοδιότητας άλλων υπουργείων.

- Αναμόρφωση, βάσει των κατευθύνσεων του παρόντος Γενικού Πλαισίου, καθώς και των υπό έκδοση Ειδικών Πλαισίων, των Χωροταξικών Σχεδίων των Περιφερειών ώστε να καταστούν περισσότερο επιχειρησιακά με έμφαση στον καθορισμό των προγραμματικών μεγεθών και των ορίων ανάπτυξης των παραγωγικών τομέων και των δραστηριοτήτων οικιστικής ανάπτυξης.

- Βελτιώσεις του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού με: (α) αύξηση της ευελιξίας των Γ.Π.Σ. / Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. κατά τον προσδιορισμό ζωνών, χρήσεων και δικτύων τεχνικής υποδομής ώστε να έχουν διττό χαρακτήρα -άλλοτε κανονιστικό και άλλοτε στρατηγικό / ενδεικτικό- ανάλογα με το είδος της επιδιωκόμενης ρύθμισης, (β) θεσμική κατοχύρωση της δυνατότητας για ενιαία

σύνταξη Γ.Π.Σ. / Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. σε όμορους δήμους με έντονη αλληλεξάρτηση και (γ) συμπλήρωση του θεσμικού πλαισίου των Γ.Π.Σ. / Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. με προδιαγραφές που θα καθορίζουν τον τρόπο προσδιορισμού των προγραμματικών μεγεθών (πληθυσμιακά μεγέθη, ανάγκες επέκτασης κ.λπ.) και το χρονικό τους ορίζοντα στο πλαίσιο των κατευθύνσεων και των αναλυτικών μεθόδων του περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού.

- Αναθεώρηση και επικαιροποίηση των υφιστάμενων γενικών πολεοδομικών κανόνων και σταθεροτύπων.

- Αναμόρφωση της ισχύουσας κατάταξης και του περιεχομένου των γενικών και ειδικών χρήσεων γης, ώστε να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες λειτουργικές ανάγκες των πόλεων, της υπαίθρου και των ευρύτερων αστικών περιοχών.

- Καθιέρωση μηχανισμών χωρικής αναδιάταξης του ιδιοκτησιακού καθεστώτος για χωροταξικούς σκοπούς και σκοπούς προστασίας περιβάλλοντος, κατά προτίμηση εντός οικιστικών περιοχών, με παράλληλη διαχείριση των εκτάσεων του Δημοσίου.

- Αναθεώρηση των διατάξεων που ρυθμίζουν τους οικισμούς <2000 κατοίκων, με στόχο την προώθηση του σχεδιασμού και του ελέγχου των χρήσεων γης εντός των ορίων τους.

- Οριστικοποίηση της οριοθέτησης - θεσμοθέτησης ζωνών Α΄ απολύτου προστασίας και ζωνών Β΄ προστασίας της περιβάλλουσας περιοχής (αρχαιολογικοί τόποι και τοπία, ενάλιες αρχαιότητες, τοπία φυσικών οικοσυστημάτων, αγροτικά τοπία), όπου η εκτός σχεδίου δόμηση δεν θα επιτρέπεται παρά μόνον σε ειδικές και περιορισμένες περιπτώσεις.

- Περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης με:

α) τη βαθμιαία υποκατάστασή της, με την προώθηση Γ.Π.Σ./Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. και άλλων σχεδιαστικών ρυθμίσεων, κατά προτεραιότητα στις κρίσιμες περιοχές του εξωαστικού χώρου, όπου ασκούνται και οι μεγαλύτερες πιέσεις (ευρύτερες αστικές, νησιωτικές, παράκτιες, τουριστικές περιοχές κ.λπ.),

β) τον προσδιορισμό ευρύτερων ζωνών στις οποίες θα επιτρέπεται η χωροθέτηση οχλουσών χρήσεων (μεταποιητικές δραστηριότητες μέσης και υψηλής όχλησης, κτηνοτροφικές μονάδες κ.λπ.), έτσι ώστε να απαγορευτεί η διάχυσή τους σε όλο το χώρο,

γ) τον προσδιορισμό ζωνών προστασίας της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, των φυσικών πόρων και του τοπίου, στις οποίες θα περιορίζεται ή/και θα απαγορεύεται η δυνατότητα δόμησης,

δ) την ενθάρρυνση της δημιουργίας ζωνών ανάπτυξης οργανωμένης οικιστικής, παραγωγικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης (ΒΕΠΕ, ΠΟΤΑ, ΠΟΑΠΔ, ΠΕΡΠΟ κ.λπ.) με την απλοποίηση των διαδικασιών δημιουργίας τους και

ε) την επιβολή περιορισμών στη δόμηση, τη χρήση και την κατάτμηση, όπως εξειδικεύονται στα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια για τη Βιομηχανία, τον Τουρισμό, τον Ορεινό και τον Παράκτιο χώρο.

- Αντιμετώπιση του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης, με:

- Μεταρρύθμιση της πολεοδομικής νομοθεσίας.

- Αλλαγή του τρόπου έκδοσης οικοδομικών αδειών και ενίσχυση των αρμόδιων υπηρεσιών σε προσωπικό και μέσα.

- Άμεση πολεοδόμηση περιοχών που παρουσιάζουν ιδιαίτερα υψηλή ζήτηση (περιοχές περιαστικών, παραθεριστικών ή τουριστικών δραστηριοτήτων).

- Επαρκή έλεγχο και αυστηρή εφαρμογή της περί αυθαιρέτων κτισμάτων νομοθεσίας.

Άρθρο 13
Χωροταξικοί δείκτες και παρακολούθηση - αξιολόγηση των χωρικών εξελίξεων

1. Παρακολούθηση της πορείας εφαρμογής του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. και της αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου του χωρικού σχεδιασμού

Για την αποτελεσματική παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος αξιολογούνται οι ακόλουθες παράμετροι:

- Ο χρόνος, ο τρόπος και ο βαθμός εναρμόνισης των υποκειμένων επιπέδων χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού προς τις κατευθύνσεις του παρόντος.

- Ο τρόπος και ο βαθμός ενσωμάτωσης της χωροταξικής διάστασης κατά την εφαρμογή και υλοποίηση του αναπτυξιακού προγραμματισμού και των τομεακών πολιτικών.

- Η εφαρμογή των προβλεπόμενων κανονιστικών μέτρων και διατάξεων.

- Η αποτελεσματικότητα των οργάνων και των μηχανισμών ελέγχου των θεσμοθετημένων χρήσεων γης.

- Η χρήση μηχανισμών διαβούλευσης και πληροφόρησης.

- Ο βαθμός στον οποίο επηρεάζονται οι επιλογές του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. από τις κλιματικές αλλαγές.

Για καθεμία από τις παραμέτρους αυτές επιλέγονται οι κατάλληλοι ποιοτικοί και -όπου είναι δυνατόν- ποσοτικοί δείκτες. Καταβάλλεται προσπάθεια ώστε οι δείκτες αυτοί να είναι εναρμονισμένοι και με την κοινοτική πρακτική, ώστε να προκύπτουν από αυτούς συγκρίσιμα αποτελέσματα.

2. Παρακολούθηση της πορείας επίτευξης των στόχων της αειφόρου ανάπτυξης

Επιπλέον, προωθείται, σε συνάφεια με τους στόχους του άρθρου 2 και του συνόλου των ρυθμίσεων του παρόντος, η επεξεργασία σύνθετων, ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών παρακολούθησης των χωρικών εξελίξεων ως προς την επίτευξη των στόχων του Γενικού Πλαισίου.

Η επιλογή των δεικτών και για τις δύο περιπτώσεις γίνεται με απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 3 του ν. 2742/ 1999 εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος Πλαισίου, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Χωροταξίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, σε συνεργασία με το Εθνικό Δίκτυο Πληροφοριών για το Χωροταξικό Σχεδιασμό, λαμβάνοντας υπόψη σχετικές διεθνείς-κοινοτικές δεσμεύσεις της χώρας και αξιοποιώντας τη σχετική εμπειρία του Ε.Κ.Π.Α.Α..

Η παρακολούθηση των δεικτών γίνεται κατά κύριο λόγο σε περιφερειακό ή/και νομαρχιακό επίπεδο. Τα εν λόγω στοιχεία συγκεντρώνονται στο Εθνικό Δίκτυο Πληροφοριών για το Χωροταξικό Σχεδιασμό, το οποίο τα επεξεργάζεται και συντάσσει σχετική Έκθεση, αξιοποιώντας τις εθνικές και διεθνείς πρακτικές και τεχνογνωσία. Τα αποτελέσματα κοινοποιούνται, από τα αρμόδια όργανα του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, στην Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης στο Εθνικό

Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και στη Βουλή και δίδονται στη δημοσιότητα.

Με βάση τα στοιχεία αυτά, αξιολογείται η ενδεχόμενη ανάγκη προσαρμογών ή λήψης ειδικών διορθωτικών μέτρων, περιλαμβανομένης της αναθεώρησης του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού.

Άρθρο 14
Έναρξη ισχύος.

Η έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης ορίζεται από την ημερομηνία δημοσίευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 12 Ιουνίου 2008

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΠΡ. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΧΡ. ΦΩΛΙΑΣ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
ΑΛ. ΚΟΝΤΟΣ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
Μ.-Γ. ΛΙΑΠΗΣ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΑΡ. ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Κ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
Γ. ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ

Αθήνα, 2 Ιουλίου 2008

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΣΙΟΥΦΑΣ

01001280307080048

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr